Germ. g.
420
m

Germ. g. Scherer, A.
420 m

Oesterreich, Baiern

und das

südwestliche Deutschland.

In Gemeinschaft

ihrer

Handels- und Gewerbs-Interessen.

Von

Dr. H. Scherer,

Verfasser des „Sundzolles."

(Abdruck aus der „Austria".)

Wien.

Tendler und Compagnie.

1849.

87.B

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

(Druck von Carl Gerold und Sohn.)

Vorwort.

Von allen nationalen Errungenschaften der vorjährigen Revolution ist ein einiges Zoll- und Handelsgebiet den wenigsten Anfechtungen ausgesetzt geblieben. Die Parteien des Freihandels und Schutzzolles legten zwar, jede von ihrem Standpuncte, verschiedene Tarifentwürfe vor, allein in dem Grundsatze der Nothwendigkeit der Einigung stimmten sie zusammen. Auf beiden Seiten zeigte die Mehrzahl der Verständigen sich zu Modificationen bereit, von denen die Möglichkeit des zu erreichenden großen vaterländischen Zweckes abhing. Besonders ist dem Tarif der Freihändler das Zeugniß nicht zu versagen, daß er sich zu Annahme von Zollansätzen bequemte, wogegen man früher und bei andern Verhältnissen sich entschieden erklärt haben würde.

Leider hat die Paulskirche nicht Zeit gefunden, die wichtige Frage der Handelspolitik und Zollgesetzgebung zu berathen. Immer sind jedoch die Fundamentalsätze im Art. 7 der deutschen Reichsverfassung niedergelegt, und auch der Berliner Entwurf vom 28. Mai 1849 hat sie fast unverändert adoptirt. Wie man auch über das Recht der Constituirung, Vereinbarung oder Octroyrung denken mag, Deutschland muß doch auf eine oder die andere Weise eine Verfassung bekommen, und ich glaube, der Weg, der bei Ordnung und Feststellung der materiellen Interessen anfängt, wird dazu nicht der verkehrte sein. Wäre denselben in den verflossenen 35 Jahren bessere Rechnung getragen und wenigstens der §. 19 der Bundesacte zur Wahrheit gebracht worden, wir hätten uns einen guten Theil der gegenwärtigen Noth ersparen können.

So lange der deutsche Staatenbund unangetastet bestand, gebürte das vertragsmäßige Souveränitäts-Recht jedem Mitglied, auch dem kleinsten, wenigstens brauchte nur der particulare, nicht der nationale Vortheil eine freiwillige Beschränkung desselben zu rechtfertigen. Daraus abgeleitet, fand sich der Zollverein zusammen, doch konnte weder politischer noch moralischer Zwang die außenstehenden Staaten zum Beitritt vermögen, welche in der Staats- wie

Handelspolitik ihren eigenen Weg gehen mochten. So entschied sich Hamburg für die Handelsfreiheit, Oesterreich für das Prohibitivsystem mit der vollen Ueberzeugung von der Zuträglichkeit dieser Systeme für ihre staatlichen Interessen. Man mochte darüber klagen, auch streiten, aber nimmermehr waren jene leidenschaftlichen Anklagen des Landesverraths und vaterländischen Treubruchs, die man zumal gegen das schwache Hamburg schleuderte, berechtigt.

Die Sachlage änderte sich aber mit Eintritt der Revolution. Nachdem der Grundsatz einer einheitlichen Vertretung des deutschen Volkes und der Centralgewalt eines Bundesstaates mittelst Auflösung der alten Bundesversammlung, Wahl eines Parlaments und Einrichtung der provisorischen Centralgewalt proclamirt und vollzogen worden war, mußte sich, wenn dieß Alles einen Sinn haben sollte, die Einzelsouveränität der nationalen Gesammtsouveränität unterordnen.

Wir wissen Alle, daß das deutsche Verfassungswerk bis heute noch nicht geglückt ist, aber wir tragen auch alle das sehnlichste Verlangen, aus den wirren, schwankenden und provisorischen Zuständen zu festen, definitiven Ergebnissen zu gelangen, in welchen die berechtigten Motive unserer Revolution ihre volle Be-

friedigung finden. Dafür werden von jedem nach dem Maße seiner Befähigung Opfer verlangt — Opfer, welche zumeist in dem Aufgeben oder Mildern einseitig particularer Interessen und Zwecke bestehen dürften.

Um die Sache, auf die es hier ankommt, geradeaus zu nennen: Hamburg und die Nordstaaten können und dürfen sich nicht länger auf den Freihandel, Oesterreich nicht auf das Prohibitivsystem versteifen. Die Einsicht ist bereits auch da, die Wendung erfolgt, Hamburg hat durch Beitritt zu dem preußischen Bündniß seine Staats- wie Handelspolitik den Beschlüssen einer nationalen, wenn auch nur kleindeutschen Gesammtheit überliefert, und Oesterreich, welches ein Handelsbündniß mit Baiern und den südwestlichen Staaten in ernste Berathung zu ziehen geneigt ist, gibt damit selbstredend zu erkennen, daß den Prohibitionen für immer der Stab gebrochen sein soll. Wenn sich in Deutschland die gleichartigen Interessen zusammengefunden haben, wird es sich bald zeigen, daß, wo ebenbürtige Gegensätze sind, durch Nachgeben von beiden Theilen eine Vermittlung und Ausgleichung recht wohl und weder auf Kosten der Einheit noch der Freiheit zu erzielen ist.

Der Verfasser dieser Brochure hatte vo der Revolution in Hamburg ein dem Freihandel

gewidmetes Journal begründet und bis zum Mai v. J. geleitet. Es wird nicht fehlen, daß er darum Angriffe erleiden dürfte. Die Abwehr liegt in den voranstehenden Worten und in dem Inhalt und der Motivirung der nachstehenden Aufsätze. Ich bin weit entfernt, den liberalen Ansichten, die ich über Handel und internationalen Verkehr aus vielen und reichen Anschauungen sowohl in Deutschland als in fremden Ländern und aus ernsten und gewissenhaften Studien gewonnen habe, darum untreu zu werden, weil ich jetzt, wo es endlich möglich wird, daß wir Deutsche ein Vaterland bekommen können, darauf dringe, daß alle Theile darin ihre gleiche Berechtigung finden und nicht schon in der Anlage des neuen Bundes Gewalt und Unrecht verübt werden, und weil ich in treuer Erinnerung an meine schwäbische Heimath sie nicht von naturgemäßen Verhältnissen losgerissen und in naturwidrige Bahnen gezwungen sehen will. — Wäre es nöthig, um diesen Preis eine bessere Ueberzeugung anzunehmen und eine irrige abzulegen, ich würde das offene Bekenntniß davon nicht scheuen. Allein so viel bedarf es gar nicht. Die Handelsfreiheit ist keine Frage des Principes, sondern eine Frage der Zeit, und es wird ihrem Siege über die ganze civilisirte Welt nur gedient sein, wenn Deutschland,

gekräftigt durch eine nationale Handelspolitik, vollbürtigen Rang unter den Handels- und Industrie-Völkern einnimmt.

Wien, 15. October 1849.

H. S.

I.

Die Erschütterungen des vergangenen Jahres sind im Verschwinden, der Strom der Revolution kehrt zurück in sein Bett und die Menschen suchen wieder nach den alten Werkstätten ihrer Thätigkeit und Arbeit. So weit die Revolution in Anarchie ausbrach, ist sie durch die starke Handhabung der Staatsgewalten aller Orten besiegt worden. Freiheit kann nur in der Ordnung sein. So weit aber die Revolution ihre Berechtigung nicht überschritt, so weit sie nur zerstörte, was zum Untergang reif war, wird ihr von keiner vernünftigen Staatspolitik die Anerkennung und die Folge ihrer Consequenzen versagt werden. Wir müßten zu jenen gehören, welche an einer Zukunft europäischer Civilisation zweifeln, wollten wir einer Restauration, die nichts gelernt noch vergeßen hat, Erfolg und Dauer zusprechen.

Der Sieg über die Revolution kann also nur gelingen mittelst Waffen der Reformen. Wenn auf den tapferen Soldaten, welcher die Empörung bezwang, nicht der weise Gesetzgeber folgt, der den gerechten Ursachen der Unzufriedenheit bleibende Abhilfe gewährt, so wird der Kriegszustand der Gesellschaft ein permanenter bleiben. Man hat unserer Zeit den Beruf zur Gesetzgebung abgesprochen, allein ich glaube, gerade die Revolution hat noch mehr als den Beruf, hat die Nothwendigkeit dafür an's Licht gestellt. Es

kommt nur darauf an, wo man die Gesetzgebung sucht. In staatsrechtlichen Maximen, in der Feststellung der Regierungsformen und in Abfaßung constitutioneller Charten liegen freilich zu scharfe Widersprüche, Gegensätze und Hindernisse vor, als daß sie für die nächste Zeit durch eine überzeugende Auctorität vermittelt und vereinigt werden könnten. Das politische Evangelium einer Verfaßung einem neuen Staate zu geben, wo Alles seine Berechtigung findet, Monarchie und Democratie, Legitimität und Volkssouveränität, Ordnung und maßlose Freiheit — liegt außer den Kräften eines Menschen, wären sie auch größer, als wir sie haben.

Allein die Gesetzgebung hat noch andere Felder, als das der Politik. Der ganze Kreis des bürgerlichen Gesellschafts- und Geschäftslebens, die Erwerbsthätigkeit und Wirthschaftslehre des Volkes fällt in ihr Gebiet. Hr. von Savigny dachte an eine neue Auflage der römischen Pandecten und an ein byzantinisches Staatsrecht; der national-öconomische Beruf unserer Zeit ist ihm unbekannt geblieben.

Wenn die National-Oeconomie die Lehre ist von den Reichthümern eines Volkes, wie sie geschaffen, vermehrt und vertheilt werden, so ist sie gewiß die positivste Grundlage aller Staatsverfaßung und Staats-Verwaltung. Sie hat es zu thun mit den Bedürfnissen und Interessen, wie Jeder mit den Seinigen am besten und billigsten lebt und sein Brod erwirbt, wie er Arbeit und von der Arbeit Lohn findet. Die Staatsform an und für sich gibt keine Garantie für das materielle Wohlbefinden. Hunger, Elend, Arbeitslosigkeit kommen bei der Republik so gut vor, wie bei der absoluten Monarchie. Die ganze politische Geschichte Europa's seit der großen französischen Revolution hat der Form das Wesen hingeopfert; aus den verschie-

denen Umwälzungen haben nur der Macht- und Ehrgeiz der einzelnen Parteien Nutzen gezogen, die practische Verbesserung der Volkszustände im Ganzen ist weit hinter den liberalen Doctrinen zurückgeblieben. Daher ist der sociale Character unserer neuesten Revolution vollkommen begründet. Er soll uns mahnen, wo die Noth und die Abhilfe liegen. Wie unsinnig, ja sogar verbrecherisch die Pläne und Tendenzen der Socialisten ausgeartet haben, doch gab es unter ihnen Menschenfreunde von reiner und hochherziger Gesinnung. Warum war Frankreich von dem bürgerlich-constitutionellen Königthum unbefriedigt? weil alle politischen Freiheiten der constitutionellen Charte zur Besserung der Volkswohlfahrt nichts beitrugen, weil eine trügerische Kammermajorität eine Politik sanctionirte, die nur den Parteien diente. Warum ist dasselbe Frankreich aber auch heute von seiner republicanischen Verfassung unbefriedigt? weil auch hier trotz des allgemeinen Stimmrechtes keine Regierung geschaffen worden ist, welche mit Ernst, Fleiß und Ueberzeugung die Bedürfnisse und Interessen des Volkes untersucht und dafür handelt. Würden die americanischen Freistaaten das segensreiche Bild darbieten, wenn dem democratischen Princip daselbst nicht die breiteste national-öconomische Grundlage gegeben, die Freiheit nicht identificirt wäre mit der Arbeit?

Es ist ganz unmöglich, daß eine Regierung, welche den Arbeitskräften eines Volkes zureichende Garantien freier Bewegung, schützender Fürsorge und lohnenden Gewinnes verleiht, wie sie ohne Beeinträchtigung der Staatszwecke im Interesse der Gemeinschaft liegen, keine aufgeklärte, keine dem Fortschritt ergebene sei. Erfüllt sie diese Aufgabe, so werden die rechten Männer am Ruder stehen, und dies ist mehr werth

als ein beschriebenes Blatt. Ueberhaupt möchten sich dann ganz andere Resultate des constitutionellen Lebens ergeben, wobei Wahrheit und Wirklichkeit nur gewinnen können.

Ich kann von der Allgemeinheit dieser einleitenden Worte besondere Anwendung auf unser deutsches Vaterland machen. Wir haben eine Revolution hinter uns, die von vielen Seiten eine mißlungene genannt wird. Es kömmt dabei Alles auf den Standpunct an, von wo aus man urtheilt. Unsere Revolution war eine doppelte, eine nationale und eine politische. Nach Außen wollte sie Einheit, Nationalität; nach Innen Freiheit, Volkssouveränität. Die Partei der Nationalen quand même, welche Deutschland mit einem Schlag zum Einheitsstaat zu verwandeln versuchte, hat Recht, wenn sie ihre Revolution eine mißlungene nennt. Sowohl das Erbkaiserthum als die republicanische Präsidentschaft sind von der Nation zurückgewiesen worden. Mit gleichem Recht kann jene Partei der Radicalen von der mißlungenen Revolution reden, welche mit allen seit Jahrhunderten geheiligten, in Blut und Fleisch des Volkes eingedrungenen Institutionen reinen Tisch machen und darauf ein ideales Gebäude ihrer Fantasien und Leidenschaften errichten wollte. Das Frankfurter Parlament ist an beiden Klippen gescheitert. Und wenn wir sehen, wie tiefe Wurzel selbst bei den hervorragendsten Geistern unserer großen Nation doch die Stammesunterschiede, die Gewohnheiten, Traditionen und Vorurtheile schlagen konnten, so werden wir uns wohl nicht mehr über die Masse wundern, wenn sie noch weniger fügsam und verständlich ist als ihre Vertreter.

Auch dem Wissen und Talent der Paulskirche fehlte das practische Fundament der materiellen Interessen

und wahren dauerhaften Volksbedürfnisse. Man hatte zwar einen volkswirthschaftlichen Ausschuß ernannt, und derselbe ist nicht unthätig gewesen. Es saßen, wenn auch nicht viele, doch einige sachkundige Männer darin, und derselbe hat über alle möglichen Fragen sehr zahlreiche und ausführliche Berichte erstattet, so daß vielleicht das halbe Archiv der National-Versammlung davon angefüllt ist. Allein die Versammlung selbst ist in Sachen der Volkswirthschaft zu keinem einzigen bemerkenswerthen Beschluß gelangt. Obgleich sich manche Stimmen erhoben und sie, die unmittelbar aus dem Volke Hervorgegangene, an das Wohl und Wehe dieses Volkes erinnerten, so ließ sie sich doch im Gange ihrer hohen Politik nicht beirren und fuhr fort, das Dach des Hauses zu bauen, ehe seine Mauern standen.

Die Ueberschreitung der Befugniße beschleunigte die Catastrophe, allein die Unfruchtbarkeit des Parlaments für die politische Neugestaltung Deutschlands lag in seinen dem wirklichen Leben und den zu Recht bestehenden Verhältnißen und Unterschieden des Vaterlandes abgekehrten Berathungen und Beschlüßen. Man machte die Revolution nicht nach den Bedürfnissen der Gegenwart, sondern nach einem wissenschaftlichen Schema, nach einem doctrinären Programm.

Indeß der Fehlschlag der ersten constituirenden deutschen National-Versammlung soll durchaus nicht die ferneren Bestrebungen, zu neuen festen Zuständen im Vaterlande zu gelangen, entmuthigen oder niederschlagen, er soll nur eine Erfahrung und Warnung sein, um mehr einfache und zuverläßige Wege zu gehen.

Denn darüber sind wir Alle einig, daß es Noth thut, aus dem Provisorium herauszukommen, und eine politische Gestaltung zu gewinnen, welche die Stärke

nach Außen und die Ordnung nach Innen besser verbürgt als die bisherige Bundesverfaßung.

Ueber den deutschen Einheitsstaat hat die Geschichte gerichtet. Ich weiß nicht, ob er in einer ferneren Zukunft möglich sein und ob eine engere Verbindung der deutschen Bundesstaaten, die wir Alle wollen, den Uebergang dazu bilden wird; für die Gegenwart aber kann kein Vernünftiger daran denken. Sollte es übrigens je dazu kommen, so wird es einer absoluten Gewalt bedürfen, um die Interessen des Südens und Nordens in der Einheit festzuhalten. Frankreich wurde vor bereits vier Jahrhunderten und unter bei weitem günstigeren sowohl ethnografischen, als politischen Verhältnissen durch einen Despoten centralisirt, und doch haben sich bis heute noch nicht die Interessen der südlichen Departements mit den nördlichen auszusöhnen vermocht. In der americanischen Union ist das Schisma noch größer und bedroht mehr und mehr ihre politische Integrität. — Schon eine oberflächliche Kenntniß der deutschen Geschichte, ein flüchtiger Blick auf die Karte und nur einige Bekanntschaft mit unseren Sitten, Ansichten und Gewohnheiten reichen hin, um die Unmöglichkeit einer politischen Nivellirung darzuthun. Wir würden uns eher unter einander aufreiben, als in einander aufgehen. Wir haben den Bürgerkrieg geführt wegen politischer Meinungen, und man glaubt, der Widerstreit der Interessen werde minder hartnäckig sein?

Preußen hat es schon beim Zollverein erfahren, wie schwierig sich die süddeutschen Völker zu einem Bündniß verstanden, wobei ihre Bedürfnisse nicht die naturgemäße und eigenthümliche Befriedigung fanden. Der Zollverein hatte für Süddeutschland mehr fiscalischen als nationalöconomischen Werth und wenn

es sich dennoch entschloß und im Bunde aushielt, so geschah es nur, weil es der Isolirung in einer höchst unvortheilhaften Lage und der Beschränkung auf ein kleines Marktgebiet die Theilnahme an einem größeren Verkehr und den Gewinn seiner Finanzen vorzog. Auch hoffte es von der Handelspolitik seines nordischen Bundesgenossen größere Billigkeit und Rücksicht für seine Bedürfnisse und Interessen als ihm zu Theil geworden.

Ich bitte dieß festzuhalten, weil bei solchen, die ganze Staats- und Volkswirthschaft eines Landes tief durchgreifenden Fragen der Widerstand eine ganz andere Bedeutung und Berechtigung erhält, als wenn er nur in politischen Antipathien und Vorurtheilen seine Quelle hat.

Ich will gleich sagen, was ich meine. Der preußische sogenannte Dreikönigsentwurf hat in Baiern und dem südwestlichen Deutschland von oben bis unten durch alle Classen und Parteien Abneigung und Widerspruch gefunden. In Baden hat allerdings der starke Arm und die treffliche Mannszucht der preußischen Armee die Empörung erdrückt und die legitime Regierung wieder zurückgeführt; allein es würde dieser große Dienst, den Preußen der Ordnung und dem Gesetz erwiesen hat, doch eine auffallende Motivirung erleiden, wenn der Dank dafür in einer Aufopferung der materiellen, mit seinen Nachbarländern durchaus identischen Interessen des Großherzogthums bestände. Der engere Bundesstaat soll sämmtliche deutsche Länder mit Ausnahme Oesterreichs und zwar unter der Hegemonie Preußens umfassen. Das neue Verhältniß soll auch kein Staatenbund, sondern ein Bundesstaat sein mit allen den Attributen der Einheit, welche in seiner Beschaffen-

heit liegen. Es sind dieß die officiellen Erklärungen der preußischen Minister und ihrer Commissäre in der Kammer.

Ich habe schon oben erwähnt, daß über die Nothwendigkeit endlicher Feststellung der deutschen Zustände im Geist der neuen Zeit alle Welt einig ist. Und es verdient Anerkennung, daß Preußen als eine rein deutsche Macht die Initiative ergriffen hat. Indeß sollte es auch über seinen Entwurf dieselbe Vereinbarung gestatten, die es seinerseits dem Frankfurter Parlamente gegenüber verlangte. Die Rede des Herrn v. Radowitz scheint indeß solche Vereinbarung abzuschneiden, indem sie mit den Worten schließt: „Entweder ein deutscher Bundesstaat mit Preußen an der Spitze, oder nicht — nicht."

So categorische Erklärungen haben in Süddeutschland nicht beigetragen die Bedenken, die von Anfang an sich gegen den preußischen Entwurf erhoben, zu entfernen. Man wußte zu gut, daß derselbe seine Urheber in jener erbkaiserlichen Partei habe, deren Hartnäckigkeit die Hauptschuld an dem traurigen Ausgang der Dinge in Frankfurt trug, und die sich später in dem sogenannten Nachparlamente zu Gotha als eine eigentlich „preußisch norddeutsche" Partei organisirte. Es ist ihr dieß nun gerade nicht zu verdenken, als ihre Mitglieder in überwiegender Mehrzahl Norddeutsche und Preußen waren. Sie verstanden sich vollkommen auf Grund ihrer Ansichten und Interessen.

Allein ein altes Wort sagt: „Was dem Einen recht, ist dem Andern billig." Im Süden und Südwesten gab es denn auch noch Leute, welche aus voller Ueberzeugung und Pflicht sich gegen einen so unbedingten Beitritt in das „preußische Kleindeutschland" mit Gründen aussprachen, die sie keineswegs aus den politischen Leidenschaften und Stichworten

des Tages, sondern aus der positiven Sachlage ihres Landes und ihrer Landsleute hernahmen. Der „Dreikönigsentwurf", dieß war ihr Urtheil, ist die politische Erweiterung des Zollvereins. Er benimmt uns die Freiheit eines vertragsmäßigen Kündigungsrechtes, welches wir seither noch als letzte Hilfe hatten, und die legislative Theilnahme an der Bundesregierung kann uns darum nichts fruchten, weil sie uns dem Gebot der einfachen Majorität unterwirft, während wir seither auf den Zoll-Congressen auch mit dem Widerspruch einer Stimme unsere Rechte und Interessen wahren konnten. Der Dreikönigsentwurf führt auch nicht einmal zu einem Aufgehen in Kleindeutschland, sondern zu einem Aufgehen in Großpreußen."

Vor Allem aber, und das ist, worauf sie die Hauptbetonung legten, ist seit der Revolution unser Verhältniß zu Oesterreich ein ganz verschiedenes geworden. Oesterreich ist voller Maßen in die Bewegung der Neuzeit eingetreten, es hat die schwere Crisis, in welche es verwickelt wurde, mit wunderbarer Kraft bestanden, es wird seine Verjüngung in einem Geiste vornehmen, welcher die Schranken und Hindernisse entfernt, die es bisher von seiner vollen und ebenbürtigen Theilnahme am deutschen Leben zurückhielten. Und dieser Theilnahme sollten wir entzogen werden, wir, die wir seit den frühesten Jahrhunderten unserer Geschichte so innig und nah mit Oesterreich verbunden sind, die wir in unseren geographischen und national-öconomischen Beziehungen, in unserem Gewerbs- und Handelswesen dem Strome folgen, der den Westen mit dem Osten einigt, und in Volkssitte und Charakteren so leichte und gefällige Uebereinstimmung und Verständigung unterhalten? Es ist uns schwer angegangen, beim Eintritt in den Zoll-

verein der natürlichen Bundesgenossenschaft den Rücken zu kehren; allein die zwingende Noth der Umstände ließ keine andere Wahl. Jetzt aber, wo die Schlösser und Riegel fallen, wo die Getrennten sich wiederfinden, wo die natürlichen Grundlagen frei werden von dem Anbau politischer Willkür und wo Oesterreich durch seine besten Bürger an den Bildungsversuchen eines neuen Deutschlands bereits Theil genommen hat, jetzt sollen wir zusehen, daß es durch Parteiumtriebe aus dem Bundeshause ausgeschlossen werde, und jetzt sollten wir die Hand dazu bieten, daß wir den schönsten Augenblick zu einer soliden und dauerhaften Einigung gleichartiger Bedürfnisse verlieren, um einen Bundesstaat einzugehen, wo weder die Particular-Interessen unseres kleinen, noch die National-Interessen unseres großen Vaterlandes in einer Weise befriedigt werden, als es die Wohlfahrt aller Theile, so wie die Größe und der Ruhm des Ganzen von dem Wendepuncte verlangen, in welchen die Geschicke des deutschen Volkes getreten sind? Nimmermehr!

II.

Kein vernünftig und billig Denkender wird darum, weil der Zollverein nicht allen Erwartungen entsprach, die tüchtige und segensvolle Grundlage verkennen, worauf seine ursprüngliche Schöpfung beruht. Wir beklagen nicht, was er geleistet hat, als vielmehr, daß er nicht Alles geleistet hat, wozu er befähigt war. Er bezweckte die Einigung und Solidarität der materiellen Interessen vermittelst eines freien Verkehrs im Binnenland und vermittelst einer gemeinsamen Han-

delspolitik gegen das Ausland. Allein sein Zweck blieb unerreicht, weil jene Einigung und Solidarität der materiellen Interessen nicht aus einer gerechten Abwägung und gleichen Berechtigung aller Theilhaber hervorging. Man betrachte seine geografische Lage. Von den 29 Millionen, die er umfaßt, gehört etwa nicht mehr als der dritte Theil dem Süden Deutschlands an, wenn wir, wie üblich, die Mainlinie als Gränze ziehen. Die zwei andern Drittheile gehören zu dem Norden. Und nicht nur in der Zahl, sondern auch in der Modalität der Zahlenstellung ergeben sich schwere Mißverhältniße. Von den zwei Drittheilen der nordischen Hälfte fallen 15 Millionen auf ein Land, auf eine Großmacht — auf Preußen; das Drittheil der südlichen Hälfte theilt sich unter vier bis fünf Einzelstaaten, wovon nur Baiern $4 \frac{1}{2}$ Million in Anspruch nimmt. Ich will damit zeigen, daß die Einigung der materiellen Interessen auf einer ungleichen Abschätzung beruht, und der trotz aller Vertragsbestimmungen naturgemäß vorwaltenden Kraft eines großen, in sich geschloßenen, für sich allein unabhängigen Staates das Gegengewicht fehlt, um das Bündniß auf dem Princip ebenbürtiger Gleichheit beruhen zu laßen. Man wird mir einwenden, daß die Verfassung des Zollvereins der Ueberwältigung einseitiger Majoritäten durch die Bestimmung begegnet, daß sie für Tarifreformen Stimmeneinheit vorschreibt. Allein ich verweise auf die Geschichte der Zollcongreße, sie stellt das Illusorische jener Bestimmung in volles Licht; und selbst die Wirksamkeit der Einsprache zugegeben, so wird eben damit nur verneint, aber nichts geschaffen. Die süddeutschen Staaten haben ihre Einsprache mehrmal bis zur Drohung eines Austrittes steigern müßen, um gewiße den Volksinteressen nachtheilige

Beschlüße zu hintertreiben, aber eine nationale Handelspolitik damit durchzusetzen, haben sie nicht vermocht.

Es würde sich gegen den Zustand der Dinge nichts sagen laßen, wenn mit Baiern, Würtemberg und Baden das ganze südliche Deutschland abgeschlossen wäre, wenn das nationale Bündniß hier seine unbedingte Gränze fände. Dann verlöre der Widerstand Sinn und Bedeutung, denn es fehlten ihm die natürlichen und rechtlichen Mittel, sich geltend zu machen. Entweder die kleinen Staaten blieben in ihrer Isolirung oder sie beugten sich unter die Majorität des nationalen Willens, von dem sie nur ein Theil sind.

Allein ist denn eben mit Baden, Würtemberg und Baiern das südliche Deutschland abgeschlossen, wenn es die Wohlfahrt, die Größe und das Gedeihen unserer Gesammtnation gilt? Gehört dazu nicht der große Theil des Südostens, Oesterreich, die andere deutsche Großmacht? Nur mit Oesterreich können wir die nationalen Interessen gegen einander abwägen, nur Oesterreich stellt das Gleichgewicht der Kräfte her und nur mit Oesterreich im Bunde ist ein gerechter, gleichartiger Vertrag abzuschließen.

Der Zollverein hat nur das für den Augenblick Mögliche erreicht. Es war nicht die Schuld von Baiern, Würtemberg und Baden, daß Oesterreich nicht hinzutrat. Ich bin überzeugt, daß, wenn die Steuer- und Zoll-Verfassung Oesterreich gestattet hätte, einen süddeutschen Zollverein einzugehen, jene Länder demselben bei einer Wahl mit Preußen den Vorzug gegeben hätten. Dieser Vorzug erklärt sich nicht sowohl aus politischen Sympathien, sondern aus dem einfachen Naturgesetz der Nothwendigkeit. Man betrachte nur die deutsche Länderkarte. Der erste Blick auf die Gebirge und Flüsse

zeigt die Scheidung in zwei große Hälften des Südens und Nordens. Hier ist das Flachland, dort das Hochland, hier der Lauf der Cultur nach den Ländern und Welttheilen des Westens, dort nach den Ländern und Welttheilen des Ostens. Vier Flüsse, wovon nur drei auf beiden Ufern deutsch sind, durchströmen die nördliche Hälfte; der Süden ist auf die einzige Donau gewiesen, welche jedoch bis zu ihrer Mündung ein Wassergebiet umfaßt, von größerem Umfang als Rhein, Weser, Elbe und Oder zusammen. Daß bei der vorherrschend westlich überseeischen Richtung, die der Welthandel genommen hat, der deutsche Norden einen immer wachsenden Antheil nimmt, ist eine höchst erfreuliche Thatsache und von so großer Bedeutung, daß wir ihr einen bestimmenden Einfluß auf die Handelspolitik durchaus nicht versagen wollen. Allein warum soll ein Land von der Größe und Verschiedenheit wie Deutschland seinen Verkehr nicht zugleich nach Richtungen hin erweitern, welche für die südlichen Bewohner in derselben naturgemäßen Folge liegen als für die nördlichen, und warum sollen sie davon nicht gleichfalls einen bestimmenden Einfluß auf ihre Handelspolitik erleiden lassen?

Der deutsche Handel die Donau entlang nach der Levante ist nicht von gestern her. Er steht auf den ruhmwürdigsten Blättern unserer Geschichte verzeichnet. Wenn die Entdeckung America's den Osten in Vergessenheit brachte, so ist derselbe darum an allen den Schätzen nicht ärmer geworden, womit er uns sonst bereicherte. Es liegt außer meiner Aufgabe, hier den Ursachen des Wendepunctes zwischen westlichem und östlichem Welthandel nachzuforschen; ich habe nur zu zeigen, daß die Zeit gekommen ist, letzteren wieder

aufzunehmen, und daß Deutschland jetzt mehr als je berufen ist, seinen vollen Antheil daran zurückzufordern.

Schon die Römer benützten die Donau als Handelsweg. Julian führte seine ganze Armee von Regensburg bis Dazien hinunter auf einer Donauflottille (classes istricae), begrüßte, wie es im Schriftsteller heißt, „omnes urbes aditae, quae Danubium incolunt", und ließ zum Andenken an die Stromfahrt Münzen schlagen mit der Inschrift: „salus provinciarum, salus reipublicae, Danubius!" (Heil der Provinzen, Heil des Staates, o Donau!) Von den sieben Mündungen, in welchen sich damals der Strom in das Meer ergoß, waren fünf vollkommen für die Schifffahrt brauchbar.

Seit Ungarn zum Christenthum bekehrt war, blühte der Donauhandel auf und abwärts, nach und von dem Weltmarkt Constantinopels; dort und in Venedig erwirkte schon der erste apostolische König Stefan den ungrischen Handelsleuten eigene Richter und eine eigene Kirche. Man erstaunt bei den Donau-Zollregistern des Mittelalters über die reichen Wechselgaben des Morgenlandes in Droguerien und Farbwaaren, Zucker, Specereien, Baumwolle, byzantinischen Fabricaten, Seide, Seidenstoffen, Waffen u. s. w. Zur Ausfuhr dagegen kamen: Eisen, Kupfer, Blei, Quecksilber, Holz- und Thonwaaren, Felle, Leder und Lederwaaren, Wollenzeuge, Linnen, Regensburger Scharlach, Amulette, Passauer Tücher u. s. w. Die Verschiffung und Fracht der Kreuzfahrer hatten die Regensburger und Wiener Schiffe. Der Regensburger „Hansgraf" (ambulanter Consul) begleitete die Schiffe und die Ulmer, Aachner, Cölner und Niederländer Kaufleute auf die große Messe zu Enns. Er saß zu Gericht zu Enns am

Stecken, wo die Schiffe in der Dult halten mußten, im Regensburger Hof zu Wien und unter freiem Himmel zu Altofen und Buda kraft der Briefe babenbergischer Herzoge und arpadischer Könige.

Es ging aber von der oberen Donau und namentlich von dem in der salischen und hohenstaufischen Periode gewaltigen Regensburg ein eben so wichtiger Handelszweig als der östliche nordwärts ab. Wie Regensburg an der Donau, so waren Aalen, Gmünd, Heilbronn und andere schwäbische Reichsstädte, dann Prag, Melnik, Breslau und selbst Lübeck und Riga Vorplätze ins tiefe Rußland und nach Mittelasien. Noch sprechen die Steine alter Straßenzüge nordwärts längs der Karpathen durch die Bergstädte, durch die Zips zu dem alten mächtigen Hauptstapel von Danzig und durch die Poprad in die Weichsel. Der Waarenzug, der im Mittelalter vom Main nach der Donau ging, rechtfertigte vollkommen das Canalproject des großen Carls, welches erst in unseren Tagenr zu Ausführung kommen sollte. Dazumal sendeten Regensburg und Breslau jährliche Karavanen in die Tartarei und hatten ihre Factoreien in Kiew, Nowgorod und den asiatischen Städten des schwarzen Meeres. Der reiche Regensburger Kaufherr Adelhard genoß eines Namens wie Rothschild oder Sina, und die Stadt wurde als populissima et ditissima inter Germanos urbs und mit Wien die erste nach Cöln gepriesen! Verbunden mit der Ausfuhr seewärts über Venedig gab der Donauhandel der schwäbischen Industrie jene Zeiten ihrer höchsten Blüthe. Die Fabricate von Augsburg, Ulm, Memmingen, Kaufbeuern, Kempten, Babenhausen, Günzburg und andere concurrirten mit den Brabanter und flandern'schen Städten, und Namen,

wie Fugger, Welser, Peutinger, standen nicht zurück gegen die besten des goldenen Buches*).

Jener Flor des Donauhandels gerieth in Verfall mit dem Sturz des byzantinischen Kaiserreiches und dem Erscheinen der Türken an den europäischen Gestaden. Die Donauländer wurden der Schauplatz verheerender Kriege und der schönste Theil Ungarns trug anderthalb Jahrhunderte das türkische Joch. Die Flußschifffahrt mußte einer solchen Ungunst der Verhältnisse unterliegen, denn außer den Gefahren und Schwierigkeiten, die sie von allen Seiten umgaben, hatte das Eindringen der barbarischen Horden auch den Handelsgeist und die Betriebsamkeit jener Länder verscheucht und zerstört. Auf dem Meere, wo doch eine etwas freiere Bewegung war und eine Flotte Hilfe bot, setzten Venedig und Genua den morgenländischen Handel noch einige Zeit fort, bis die Entdeckung des Seeweges nach Ostindien und die Ausdehnung der türkischen Herrschaft über Griechenland und seinen Archipel auch diesen ruhmwürdigen Handelsstädten Stillstand, Rückgang und Verfall herbeiführte.

Vom Anfang des sechzehnten bis Ende des achtzehnten Jahrhunderts lag der deutsche Handel nach Osten und zumal auf der Donau, man kann wohl sagen, vollkommen darnieder. Tiefe Nacht war verbreitet über jene Welt untergegangener Herrlichkeit und Größe. Der Strom, so lange Zeit sich selbst überlassen, wurde immer schwieriger für die Schifffahrt, und die Ver-

---

*) Diese Notizen sind einem größeren Aufsatze in Hormayers Taschenbuch für 1846 entnommen. Die Herausgabe einer topografisch-handelspolitischen Geschichte der Donau wäre gewiß ein Werk von großem Verdienst. Es existirt darin nichts Zusammenhängendes.

sandung seines Ausflusses datirt hauptsächlich aus dieser Periode. Alle kaufmännische Speculation hatte sich von ihm abgewendet und neue Bahnen betreten. Es sei indeß mit Anerkennung der Versuche gedacht, welche Prinz Eugen zur Belebung des Anbaues und des Handels der verödeten Provinzen that, die er mit siegreicher Hand den Ungläubigen entriß. Auch Kaiser Josef II. schloß die Donau als „Lebensader der Monarchie" in seine weiten Reformpläne ein. Er wollte Ungarn von allen Colonialfesseln lösen, und seinen inneren und äusseren Verkehr völlig freigeben. Sein Lieblingsgedanke war, Schiffe von Wien auf der Donau ins schwarze Meer zu senden, sie vor dem Serail ankern und über Triest heimkehren zu lassen. Der Pionier-Hauptmann Lauterer vollbrachte im Jahre 1783 auf seinen Befehl eine solche Expedition.

Dies Alles aber blieb vereinzelt, ohne Bedeutung und Folgen. Erst unserem Jahrhundert war es vorbehalten, die Pforten des Ostens wieder zu öffnen, und die Verbindungen des Alterthums in ein neues befruchtendes Leben zurückzurufen. Das südöstliche Europa erwacht allmälig aus seiner Lethargie, die Macht des Islams ist zu einem Schattenbild herabgesunken, und sein Verschwinden von dem angemaßten Boden wird unvermeidlich, wenn er sich als unfähig für europäische Civilisation erweisen sollte. Die Wiederherstellung Griechenlands ist der erste Stein des neuen Aufbaues, und das Völkergetümmel, was an den unteren Donauufern durcheinander braust, wird zu einer Ausgleichung gelangen, wofür die Nation, welche mit der Macht die höchste Cultur vereinigt, die Gesetze ertheilen wird. Die orientalische Frage ist mehr als eine politische Frage der Cabinete, sie ist eine culturhistorische der Völker, und darum interessirt sie nicht nur

Oesterreich, sondern zugleich die deutsche Gesammtnation.

III.

America's riesenhaftes Fortschreiten in Bevölkerung, Anbau, Capital und Erfindungsgeist wird es bald von Europa emancipiren. America ist ein Welttheil, so umfangreich und mannigfaltig, daß er sich allein genügen kann; bereits wetteifern die Baumwollwaaren aus den nördlichen Staaten der Union auf den Märkten Australiens und China's mit dem englischen Fabricat, und es gibt keinen Industriezweig, wofür America nicht günstigere Naturverhältnisse darbietet als Europa. Man preist und empfiehlt die überseeische Auswanderung, man freut sich, daß sie jetzt durchschnittlich einen Jahresbetrag von 80,000 Köpfen erreicht hat. Wenn man aber bedenkt, wie viel vermögende Leute darunter sind, so wird der Anschlag nicht zu hoch gegriffen sein, daß ein Geldcapital von mehreren Millionen, abgesehen von dem Arbeits- und Geistescapital, dem Vaterland jährlich entzogen wird. Für den zurückbleibenden Theil der Nation geht es rein verloren. Denn über die Gründung eines Neu-Deutschlands jenseits des Meeres, über einen politisch-nationalen Zusammenhang mit dem alten Vaterland wird gewiß Niemand, der nur einigermaßen die transatlantischen Zustände kennt, sich Illusionen überlassen. Die geistige und materielle Gewalt des Americanismus ist zu groß, als daß ihr irgend eine Einwanderung widerstehen könnte. Er absorbirt Alles; in höchstens zwanzig Jahren ist der Zerstörungsproceß vollbracht, und die deutsche Nationalität am leichtesten vor allen ande-

ren zur americanischen verwandelt. Wie mit den politischen, so geht es auch mit den Handelsspeculationen; die Ausfuhr deutscher Waaren nach America wird um so mehr abnehmen, je mehr die Auswanderung zunimmt. Ich kann dieß in einzelnen Artikeln aus eigener Wahrnehmung bestätigen. Die sogenannte Schwarzwälder Fabrication hatte früher einen bedeutenden Absatz nach den Vereinigten Staaten, ebenso die Nürnberger Kurzwaaren, zumal soweit sie nicht als Fabriks-, sondern als Haus- und Handwerks-Industrie auftreten. Seit aber aus dem schwäbischen Oberlande und aus Franken diese massenweisen Auswanderungen vor sich gehen, ist auch der eigenthümliche Industriezweig mit übergesiedelt, und Schwarzwälder Uhren, Siebe, blechernes Kochgeschirr und kleine Holzwaaren werden jetzt an den Ufern des Ohio und Mississippi so gut und besser verfertigt, als in den heimatlichen Bergen und Thälern. Ja sie gelangen bereits zur Ausfuhr nach Europa, und der ausgewanderte Bruder kann mit dem zurückgebliebenen auf den vaterländischen Märkten concurriren.

Die Wahrnehmung derartiger Vorkommnisse muß eine gewissenhafte und weiter blickende Regierung dringend beschäftigen und auf Mittel gründlicher Abhilfe Bedacht nehmen lassen. Wenn selbst England, dieser mächtigste aller Handelsstaaten, bereits seit einer Reihe von Jahren dem östlichen Verkehr und Waarenzug eine mehr als gewöhnliche Aufmerksamkeit zuwendet, und in Anbahnung neuer und Wiedereröffnung alter Wege bemerkenswerthe Anstrengungen macht, so darf dieser Fingerzeig am wenigsten von den Ländern übersehen werden, die ihrer natürlichen Lage und Richtung nach näher und directer bei der Herstellung des morgenländischen Handels betheiligt sind, die nur damit einen

Wirkungskreis zurücknehmen, worin sie in vergangenen Zeiten mit Ehren und Nutzen beschäftiget waren.

Die Belebung und Zunahme des Handels nach dem Morgenlande zeigte sich zuerst auf dem Mittelmeere. Frankreich, das ein breites Littorale mit dem Ausfluß eines großen Stromes dem Wasser zuwendet hatte seit dem Verfall der italienischen Handels-Republiken noch die hauptsächliche Vermittlung unterhalten, und Marseille war bis auf die neueste Zeit das bedeutendste Emporium des levantinischen Geschäftes. Erst seit dem großen Frieden fing Oesterreich an, als eine See- und Handelsmacht auf den Gewässern des Mittelmeeres in die Schranken zu treten. Triest war noch 1813 eine Stadt von nicht mehr als 34000 Seelen, die Colonialwaaren gingen in Oesterreich fast sämmtlich über die Nordseehäfen ein.

Ich weiß in Europa kaum ein zweites Beispiel, daß ein Ort von so geringer Bedeutung, wie Triest war, in dermaßen kurzer Zeit zu einer Handelsblüthe und Größe gelangt wäre, welche ihn jetzt in die Reihe der ersten Seehäfen der Welt, und was das Mittelmeer betrifft, in vollkommen ebenbürtigen Rang mit Marseille, Alexandrien und Smyrna stellen. Daß günstige politische Conjuncturen, als der Fall Venedigs und zumal die Versandung seines Hafens, die Auflösung der dalmatiner Handelsflotte, die Herstellung Griechenlands und die Reformbewegungen in Egypten und Syrien sich darboten, wird Niemand läugnen. Aber das Verdienst von rascher Erfassung und weiser Benützung und einer nach weit reichenden, nicht gewöhnlichen Berechnungen entworfenen und energisch ausgeführten Politik darf dem ancien régime hierbei weder abgesprochen noch verkleinert werden. Wie man auch jetzt über das Freihafen-Privilegium denken mag, damals hat es die vor-

trefflichsten Dienste geleistet. Freilich alle Vortheile und Begünstigungen wären ohne die Thätigkeit, die Speculation, den Fleiß und die Intelligenz der Triestiner selbst fruchtlos geblieben. Die Gründung des Lloyd und die Einrichtung der regelmäßigen Dampfschifffahrtslinien nach Griechenland, Egypten und der Türkei reihen sich würdig an die großartigsten Unternehmungen des kaufmännischen Associationsgeistes unserer Zeiten. Es ist hier nicht der Ort, weitläufig auf den Triestiner Handel einzugehen; aber, wo die Rede ist von der Herstellung und Belebung des östlichen Weltverkehrs, mußte seiner als des würdigsten und bereits erfolgreichsten Beginnens mit vollen Ehren gedacht werden. Die Bahn ist gebrochen, uns aber kommt es zu, sie zu verfolgen, zu erweitern und nach Richtungeu auszudehnen, wo wir nur die alte Geografie und Handelsgeschichte wieder zu Rath zu ziehen haben.

Die wesentlichste Richtung, welche mit dem Seeweg von Triest aus zusammenwirken muß, führt die Donau entlang. Wir brauchen hier nicht sofort nach den Ländern des fernen Ostens zu schauen, womit sie uns vermitteln soll; es sind europäische Gegenden, Deutschlands Nachbarn, und mehre davon Gebietstheile der österreichischen Monarchie, welche in dem unmittelbaren Gebiet des großen Stromes liegen und durch Schifffahrt und Handel mit uns wieder in segensvollen Verkehr gesetzt werden sollen. Der vorausgegangene Aufsatz enthielt einige Rückblicke in die Vergangenheit der Donauländer, wie sie aus Blüthe, Leben und Freiheit in Fäulniß, Lethargie und Knechtschaft auf lange Jahrhunderte versanken. Allein die natürliche Begabung und Fähigkeit dieser Länderstriche ging darum nicht verloren; sie sind nach wie vor mit den herrlichsten Producten gesegnet, und die reichlichen Ern=

ten, welche der Boden fast ohne Cultur darreicht, werden mit geringen Mühen um das Doppelte und das Dreifache zu vermehren sein. Alles hängt daran, daß man ihnen Absatzwege eröffnet und sie in den Stand setzt, jenen Handel wieder aufzunehmen, der den Umtausch des Uebermaßes ihrer Producte gegen Fabricate, die ihnen fehlen und auf lange Zeit fehlen werden, zum Gegenstand hat.

Die Lichtstrahlen, welche in das Dunkel jener östlichen Länder gefallen sind, haben bereits eine Gewalt erlangt, die nicht wieder zu verdrängen sein wird. Jetzt nachdem durch die glückliche Beendigung der ungrischen Insurrection drohende Gefahren abgewendet sind, die Herrschaft Oesterreichs neu befestiget und ein friedlicher und sicherer Zustand begründet ist, werden die Wunden der letzten Jahre schnell heilen und Handel und Wandel die Thätigkeit wieder gewinnen, worin sie im vergangenen Jahre durch die Revolution unterbrochen wurden.

Man hat seiner Zeit den Frieden von Adrianopel in Deutschland bitter getadelt und als den Ruin des Donauhandels bezeichnet. Es ist nicht meine Aufgabe, alle seine Bestimmungen zu vertheidigen, allein als Thatsache steht fest, daß seitdem die Donaufürstenthümer: Moldau, Walachei und Bulgarien aus ihrem Schlummer erwacht und in den Bereich des Weltverkehrs getreten sind. Neue Städte und Hafenplätze sind an den Mündungen der Donau angelegt und von betriebsamen Kaufleuten bevölkert worden, die älteren Städte haben sich vergrößert, ihr Ackerbau sich gehoben, der Verkehr nach allen Seiten ausgedehnt, der alte Handelsgeist schien mit einem Male zurückgekehrt.

Zwei Umstände, wovon der erste allerdings eine

Folge des Friedens, wirkten so wunderbar auf den Umschwung der Dinge, die Freigebung der Ausfuhr aller Bodenerzeugnisse und die Errichtung einer regelmäßigen und ununterbrochenen Dampfschifffahrt zwischen Wien und Constantinopel. Durch die Aufhebung der Ausfuhrverbote wurden die Uferstaaten dem Seehandel eröffnet und die Verwerthung des Bodenreichthumes ermöglicht. Ihre Naturproducte erschienen auf den großen europäischen Emporien, und im Tausche kamen dagegen aus dem Westen Colonialwaaren und Fabricate; die Dampfschifffahrt brachte die Länder an der untern Donau unter sich und dann einerseits mit dem europäischen Binnenlande und anderseits mit Constantinopel und den Küsten des schwarzen Meeres in schnelle und regelmäßige Verbindung. Der mächtige Strom bewährte sich wieder als die kürzeste Handelsstraße vom westlichen Central-Europa nach der Levante, deren natürlichen Uebergang die Donauländer bilden.

Die Einführung des Dampfes auf der Donau hat wundergleich gewirkt. Man muß wissen, in wie jammervollem Zustande sich die Ruderschifffahrt — Segel sind wenig im Gebrauche — befand, mit welchen Hindernissen sie zumal stromaufwärts und in den öden unwirthbaren Strecken Ungerns zu kämpfen hatte, um die Segnung der neuen Erfindung in ihrem ganzen Umfange zu begreifen. Auf der deutschen Strecke des Flusses ging selten ein Kahn wieder zurück. Man zerschlug sie in Wien und verkaufte sie als Holz. Von einem ordentlichen festen Baue war daher auch nicht die Rede, die Kähne waren schwerfällig und unförmlich gezimmert und häufigen Unfällen ausgesetzt. Von Semlin bis Pest brauchten sie oft 20 Tage und mehr, während das Dampfschiff selbst bei

stark beladener Schleppfahrt in 4 — 5 Tagen die Reise zurücklegt.

Auch die Donaudampfschifffahrt ist ein preiswürdiges Denkmal österreichischen Unternehmungsgeistes. Ich möchte ihn nicht minder hoch stellen als bei Triest, wo die Chancen des Erfolges ungleich sicherer lagen. Die Donau bot andere Schwierigkeiten der Beschiffung, als das offene Meer, und die Gewinne bei dem ganzen Unternehmen standen auf sehr unsicherer Berechnung.

Um so ehrenvoller ist der Patriotismus, womit sich 1830 in Wien die Gesellschaft constituirte, und um so wohlverdienter die glänzenden, alle Erwartungen übertreffenden Erfolge, welche bis zum heutigen Tage das Werk gekrönt haben.

Die Gesellschaft fing sehr klein an, die erste Zeichnung des Actiencapitales betrug nicht mehr als 100,000 fl., und ihre ganze Flotte bestand bis zum Jahre 1832 aus einem Dampfschiff von 60 Pferdekraft, das zwischen Wien und Pest fuhr. Man kann jetzt die Vorsicht und Schüchternheit schwer begreifen, aber man denke sich eben in die Zeit zurück, wo bei der vollkommenen Unkenntniß und Unbekanntschaft mit der Schifffahrt und dem Handel die Wagnisse des Unternehmens recht wohl gerechtfertiget waren. Jedes Jahr freilich, das entschwand, lüftete mehr und mehr den Schleier von dem unbekannten Lande, und offenbarte seine Reichthümer und unerschöpflichen Erwerbsquellen. Es ist eine wahre Freude, die Sitzungsprotocolle der Generalversammlungen zu lesen. Auch nicht eine einzige ist gehalten worden, wo nicht die Erweiterung des Unternehmens, die Vermehrung seiner Hilfsmittel beschlossen wurde.

In Baiern hatte sich 1836 gleichfalls eine Ge-

sellschaft zur Beschiffung der Donau mittelst Dampf von Ulm bis Linz gebildet, und mit der österreichischen Gesellschaft ein Uebereinkommen behufsder Einrichtung einerregelmäßigen und ununterbrochenen Schifffahrt auf der ganzen Linie der schiffbaren Donau geschlossen. Es war im Herbste des Jahres 1837, als zum erstenmal die Beschiffung der ganzen Wasserstraße von Regensburg bis Trapezunt ausgeführt wurde! Im folgenden Jahre erscheint auch das erste Schleppdampfboot auf der untern Donau. Damit öffnete sich dem Gütertransporte die neue Aera. Auch die wichtigsten Nebenflüsse der Donau, die Theiß und Save, wurden in den Betrieb eingeschlossen. Die letzte ist von besonderer Bedeutung, ein ganz neuer Handelszug verknüpft sich damit, indem Triest und das adriatische Meer auf dem kürzesten Weg in den Verkehr der Donauländer hineingezogen werden, und mit ihren Colonialwaaren gegen die von Constantinopel gesendeten concurriren können. Die colossale Zunahme des Gütertransportes gestattete eine so niedrige Annahme der Frachtsätze, als man sie kaum irgendwo wieder findet.

Durch ein mit dem Triester Lloyd getroffenes Uebereinkommen fahren dessen Boote die Donaumündung hinauf bis Galatz und übernehmen daselbst die mit den Wiener Booten angekommenen Passagiere und Güter zur Weiterbeförderung nach den Stationen des schwarzen Meeres. Mit Odessa unterhält ein russisches Dampfboot die Verbindung. Der Dienst geschieht mit musterhafter Präcision und Zuverlässigkeit.

Ein wesentliches Verdienst der Gesellschaft, das sie einzig und allein ihrer Intelligenz und Energie verdankt, ist die glückliche Ueberwindung der letzten Naturhindernisse, welche seither auf der Strecke des

sogenannten eisernen Thores die Schifffahrt unterbrachen und eine sehr mühselige und kostspielige Beförderung der Reisenden und Waaren zu Land veranlaßten. Seit dem Jahre 1846 fügen sich alle Schrecknisse und Gefahren der Natur dem überlegenen Geiste des Menschen, und man verläßt das Schiffsdeck nicht früher als am Ziel der Reise.

Die Betriebsmittel der Gesellschaft haben jetzt einen Umfang erreicht, welcher sie zur ersten und größten ihrer Art auf dem ganzen Continent erhebt. Das Capital der Gesellschaft hat sich auf 9 Millionen erhöht. Im Jahre 1848 besaß sie 49 eiserne Dampfboote mit einer Kraft von 5407 Pferden. Dazu kamen noch 163 ebenfalls eiserne Boote von 1000 bis 8000 Ctr. Tragfähigkeit zum Transport der Waaren, Kohlen und des Viehes. Die Dampfer sind theils Remorqueurs (13), theils Personenschiffe (18), theils Personen- und Waarenschiffe (13), theils Waarenschiffe allein (3). Außer den eisernen Dampf- und Schlepp-Booten besitzt die Gesellschaft noch mehrere Hundert kleinere hölzerne Fahrzeuge verschiedener Art und Bestimmung. Die vereinigten Gesellschaften des Rheines können kein so großes Betriebsmaterial aufweisen; auch haben die Rhein-Schiffe bei Weitem nicht eine Pferdekraft und Tragfähigkeit, welche den Donauschiffen gleichkommt.

Nachstehend folgt eine Uebersicht des Personen- und Waarenverkehrs zwischen Linz und Galatz in den letzten drei Jahren, wobei jedoch das Jahr 1848 in Folge der politischen Bewegungen wohl von Niemanden als ein normales angenommen werden wird. Die Vermehrung des Personenverkehres in demselben Jahre ist nicht einer erhöhten Reisefrequenz, sondern den zahlreichen Truppensendungen nach Ungarn zuzuschreiben.

Passagiere:

1846	1847	1848
903,996	852,517	1,651,609

Von diesen sämmtlichen Zahlen ist abzuziehen, was auf den Localverkehr zwischen Pest und Ofen fällt:

für 1846	479,574	Personen
„ 1847	398,410	„
„ 1848	980,640	„

Am schwächsten war die Frequenz auf der unteren Donau zwischen Orsova und Galatz, am stärksten zwischen Wien und Pest. Die Linie zwischen Linz und Wien ergab:

1846	1847	1848
101,480	104,568	113,078

Waaren:

1846		1847		1848
Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Ctr.
1,909,287	32	3,184,177	83	5,592,624

Borstenvieh:

56,832 St.	59,690 St.	48,033 St.

Schiffe wurden geschleppt:

856	1182	1961

Geldsendungen:

5,185,512 fl.	7,498,792 fl.	12,169,637 fl.

Der Dampfschleppdienst ist bereits so großartig und massenhaft geworden, wie er nur auf einem Strome, als die Donau ist, stattfinden kann. Auch ist es nicht die Menge der 2—3 Millionen Centner ausmachenden Waaren, welche Erstaunen erregt, wohl aber die große Gütermasse, welche durch einen Remorqueur auf einem einzigen Zuge fortgeschleppt werden kann. Während sonst ein Waarendampfboot höchstens 300 Ctr. in seinem eigenen Körper zu transportiren vermochte, konnte man im Laufe des Jahres 1848 in Pest häufig

gewahren, wie der Remorqueur „Magyar" oder „Samson" eine Last von 25 ja bis 30,000 Ctr. Waaren und Kohlen in 10 angehängten Schleppschiffen gegen den Strom fahrend daher brachte. Hier zeigt sich die große Ueberlegenheit der von der Natur angelegten Wasserstraße gegen alle von Menschenhänden ersonnenen Schienenwege am offenbarsten. Und doch sind Donauschifffahrt und Handel noch immer erst in ihren Anfängen und noch weit von der Vollendung ihrer Kraft und ihres Wachsthumes.

IV.

Zu der Dampfschifffahrt auf der Donau müssen wir noch diejenige zwischen Regensburg und Linz zählen, welche seit dem Jahre 1836 mit regelmäßigem Anschluß an die von Linz abgehenden Boote befahren wird. Sie war Anfangs auf eine Actiengesellschaft begründet und hatte die Aufgabe, ihre Fahrten bis Ulm auszudehnen. Allein sowohl Wassermangel, als Vernachläßigung des Flußbettes gestatteten den Betrieb nicht oder nur selten, die Gesellschaft löste sich auf und die baierische Regierung trat an ihre Stelle. Sie beschränkte die Fahrten auf Regensburg nach Linz, erweiterte jedoch dieselben und versieht dermalen den Dienst mit vier Booten. Ein fünftes ist im Bau. Ich bedauere, daß mir über die Bewegung der Reisenden und Waaren keine bestimmten Daten vorliegen, jedoch höre ich von guter Auctorität, daß auch hier sich eine nicht unbedeutende Zunahme herausgestellt hat.

Eine dritte Gesellschaft für den Schleppdienst von Waaren besteht in Ulm. Sie besitzt bis jetzt einen Remorqueur von 50 Pferdekraft nebst zwei eisernen Käh-

nen von 7 — 800 Ctr. Tragfähigkeit; der Dienst ist jedoch noch nicht regelmäßig eingerichtet.

Wenn allerdings der Dampf mit jedem Jahre ein größeres Gebiet bewegender Kraft auf der Donau erobert hat und erobern wird, so muß doch bei Ermittlung der Verkehrsmasse der Ruderschifffahrt noch immer ein gemeßner Antheil verbleiben. Man hat sich schon oft gewundert, daß, während kleine Flüsse, wie der Nekar, die Lahn, Moldau u. a. mit Segeln befahren werden, auf dem größten europäischen Strom beinahe bis an seine Mündung noch immer das Ruder herrscht und der Schiffbau in dem Zustande der Kindheit verblieben ist. Wenn man auch zugeben muß, daß starke Strömung, häufige Krümmungen und ungünstige Winde den Gebrauch der Segel auf der Donau mehr erschweren als auf anderen Flüssen, so sind doch die Strandbewohner*), zumal in Ungarn und den unteren Donauländern, von dem Vorwurf der Unkunde und Indolenz nicht freizusprechen; die Donaubarken, obgleich sie sich durch vielerlei Benennungen unterscheiden, kommen doch alle in der schwerfälligen, rohen und oft gefährlichen Bauart überein. Ein triftiger Grund läßt sich indeß für die bisherige Uebung anführen. Die meisten, wohl 80 Percent der auf der deutschen Donau zu Thal fahrenden Barken gingen nicht wieder zurück, sie wurden in Wien oder einem ungrischen Hafen zerschlagen und das Holz verkauft. Warum aber gingen sie nicht wieder zurück? Weil sie keine lohnenden Retouren fanden, weil sie zu schlecht gebaut waren, und weil der Leinpfad des Flusses sich nicht in dem Zu-

*) Marie Therese ließ ein Musterschiff auf rheinländische Art bauen, aber es blieb ohne Nachahmer; ebenso die von der bairischen Regierung vor einiger Zeit ausgerüsteten Segelschiffe.

stande befand, um eine leichte und wohlfeile Bergfahrt zu unternehmen. Hier muß nachdrückliche und gemeinschaftliche Hilfe von den betheiligten Uferstaaten im Interesse Aller geleistet werden, um so mehr als das Schleppen der Waaren auf der Donau mittelst Dampf aus natürlichen Gründen nie zu dem Umfange gelangen wird, um die Ruder- oder Segelschifffahrt entbehrlich zu machen.

Für eine statistische Zusammenstellung der durch die Ruderschiffe auf und ab bewegten Gütermasse fehlt es noch an regelmäßigen Aufzeichnungen. Die „Austria" hat diesem Gegenstand endlich die verdiente Aufmerksamkeit zugewendet, und veröffentlicht seit April d. J. unter der Rubrik „Donau-Zeitung" die Ein- und Ausfuhr an den wichtigsten Stationen. Approximativ und im Durchschnitt läßt sich der Verkehr auf den Ruderschiffen für Oesterreich ob und unter der Enns auf 2 Millionen Ctr. per Jahr anschlagen, wovon mehr als der vierte Theil auf die Ein- und Ausfuhr von und nach Baiern fällt. Bei der Einfuhr concurrirt auch Würtemberg mittelst Ulm zu einem namhaften Antheil.

Ich kann die untern Donauländer*) nicht verlassen, ohne zuvor einen kurzen Ueberblick ihrer seit dem Frieden von Adrianopel und der Einführung der Dampfschifffahrt so wunderbar erwachten Handelsthätigkeit zu geben. Ich lege demselben den trefflichen Bericht des k. k. Consuls Herrn Huber aus Gallatz vom Jahre 1847 zu Grunde. Der Bericht für das Jahr 1848 zeigt allerdings einen bedeutenden Ausfall, allein da nunmehr in jenen Gegenden die Revolution bezwungen und die Ruhe wieder hergestellt ist, so wird wohl für

---

*) Ich rechne dahin die nicht österreichischen Länder von Orsova an.

die Berechnungen einer friedlichen Zukunft der Bericht für 1847 den geeigneteren Maßstab abgeben.

Die Handels- und Schifffahrts-Verhältnisse der unteren Donauländer theilen sich in zwei Strecken, die eine von Orsova bis Ibraila und Galatz, die andere von den genannten Städten bis ins Meer. Ibraila und Galatz sind, obgleich noch 90 Seemeilen von der Donaumündung gelegen, mehr See- als Flußhäfen, denn die Kauffahrteischiffe ankern auf ihrer Rhede und ihr Handel nimmt directen Antheil an den Conjuncturen und Crisen des Weltmarktes. Die obere Strecke ist mehr von localer Bedeutung für den Binnenhandel und den Gränzverkehr mit den österreichischen Nachbarländern.

Orsova ist als Gränzstadt, Hauptstation der Dampfschifffahrt und Quarantaine für den Verkehr von oberster Bedeutung. Die Darstellung der Waarenbewegung daselbst gibt eine summarische Uebersicht der aus dem Zollvereine und aus Oesterreich nach den unteren Donauländern und der Levante auf der Donau versendeten Industrie-Erzeugnisse und der dagegen stromaufwärts gehenden Producte.

Durch die Dampfschiffe wurde im Jahre 1847 aus Oesterreich und dem Zollverein nachstehende Waareneinfuhr vermittelt:

Bestimmungsort.	Wr. Ctr.
Skela Cladowi (Walachei)	878
Cladosnitza (Serbien)	17
Widdin (Bulgarien)	1203
Calafat (Wallachei)	132
Lom Palanka (Bulgarien)	261
Oreawa "	4
Sistow "	348
Rustschuck "	5297

Bestimmungsort.	Wr.Ctr.
Silistria „	92
Giurgewo (Walachei)	20636
Ibraila (Walachei)	2395
Galatz (Moldau)	10030
Odessa	635
Constantinopel	17085
Salonichi	661
Smyrna	358
Trapezunt	32
	60064

Der beiläufige Werth dieser Waaren wird angegeben auf 11,667,000 fl. C.M. Dazu kommt noch die Einfuhr über Orsova in die Türkei auf dem Landwege und in Donaubarken

für Oesterreich mit	27,446 Wr. Ctr.
und Transitwaaren aus dem Zollverein	1,902 „ „
	29,348 Wr. Ctr.

mit einem Werth von 4 bis 5 Millionen.

Die vorzüglichsten Einfuhrartikel sind Seidenzeuge, Tuche, Hosenstoffe, Wiener Shawls und andere Wollwaaren, Baumwollgarne und Waaren, kurze Waaren, Galanteriesachen, Porzellan, Glas, Lederwaaren, Papier, Eisen, Stahl, Schlosserwaaren, Kupferwaaren, Steinkohlen, fertige Kleider, Stearinkerzen u. s. w., sämmtlich deutsche Fabricate, soweit nicht ein kleiner Theil englischer und französischer Waaren von den Leipziger Messen darunter sind.

Die aus den unteren Donauländern über Orsova mit den Dampfbooten nach Oesterreich bewerkstelligte Ausfuhr betrug im Jahre 1847:

Gewicht in Wiener Centnern.

	Schafwolle	Talg	Seide	Leder	Diverse Waaren	Zusam.
Aus Bulgarien	3865	—	65	1486	5827	11254
„ der Walachei	—	55	—	-	—	—
a) stromaufw.	6988	584	2	35	12061	19670
b) zu Lande nach Orsova und dann weiter mit Dampfboot ohne Sonderung der Waarengattung	.	.	.	.	. . . .	147,542
						178,448

Unter den diversen Waaren sind besonders Getreide, Knoppern, Schmackkraut, Kaviar, Honig, Wachs, Schafdärme, Pottasche.

In Donaubarken und auf dem Landwege wurden im Jahre 1847 aus der Türkei und Walachei über Orsova nach Ungern eingeführt 28,467 Ctr.

Das Jahr 1847 erwies in der Einfuhr ein Mehr von $4\frac{1}{2}$ Millionen Gulden und in der Ausfuhr ein Mehr von 128,727 Ctr. gegen das Jahr 1846.

Der Consularbericht gibt nun eine Menge interessanter Einzelnheiten, indem er den Handel und die Schifffahrt der hauptsächlichen Donauplätze durchgeht. Es sei erlaubt, nur einige davon, die für den Fabricanten wissenswerth sind, hervorzuheben.

Giurgewo ist der Hafen für die walachische Hauptstadt Bucarest, die nur 9 Stunden davon entfernt liegt. Man weiß, welche ausgezeichnete Kunden die Kaufleute aus Bucarest und Jassy für die Leipziger Messen sind, wie zumal ihre Einkäufe den Manufacturmarkt bestimmen. Auf den beiden Hauptmessen des Jahres 1847 haben diese Einkäufe nicht weniger als $2\frac{1}{2}$ Thaler betragen. Sie bestanden hauptsächlich

in Fabricaten des Zollvereins: glatte Seidenwaaren, Merinos, gemischte Stoffe, Tücher, Galanterie- und Kurzwaaren. England concurrirte mit Cattunen, Frankreich mit façonnirten Seidenstoffen, Wien in Shawls, Teppichen und Handschuhen. Die Spedition geht zumeist über Wien die Donau hinab, Jassy jedoch bezieht zu Land über Galizien.

Das von der Natur meist bevorzugte der Donauländer ist Bulgarien. Es könnte bei seiner günstigen geografischen Lage — der Maulbeerbaum z. B. wächst wild, — bei der Fruchtbarkeit seines urkräftigen Bodens und seiner Productionsfähigkeit in allen drei Naturreichen eine wichtige Rolle im Welthandel übernehmen, wenn die türkische Regierung es zuließe. Schon jetzt gehört Rustschuk zu den ansehnlichsten Handelsplätzen der Donau, besonders was den Binnenverkehr anbelangt, der sich bis Rumelien, Albanien und Macedonien hineinzieht, und durch zahlreiche Jahrmärkte vermittelt wird. Auf denselben erscheinen die Bewohner dieser Länder, um ihre Landeserzeugnisse, als: Seide, Wolle, Corduan, Pferde, Rinder u. s. w. gegen Manufactur-, Galanterie-, Glas-, Material- und Farbwaaren zu verwerthen. Es ist darunter viel von deutscher Herkunft. Die in Wien und Böhmen fabricirten rothen Fesse finden dort reissenden Absatz. Rustschuck hatte im Jahre 1847 einen Waarenumsatz von 3½ Millionen Gulden CM., wovon 2 Millionen auf den Handel mit Oesterreich und dem Zollverein kommen. „Dieser Handel," schreibt der Consul, „wäre selbst bei den jetzigen Culturverhältnissen der Türkei einer großen Ausdehnung fähig, wenn die Aufmerksamkeit unserer Industriellen auf diese so wenig gekannten Gegenden gelenkt, unsere Fabrication dem Bedürfnisse und dem

Geschmacke der Abnehmer angepaßt, und durch Errichtung größerer Waarenlager für einen nachhaltigen Absatz gesorgt würde."

Es bleibt noch übrig, der Schifffahrts- und Handelsbewegung der beiden Haupthäfen an der untern Donau, Galatz und Ibraila zu gedenken.

In Galatz sind im Jahre 1847

angekommen . .	797	Schiffe incl. Flußdampfboote
abgegangen . .	764	" " "

In Ibraila sind

angekommen . .	1568	" " "
abgegangen . .	1517	" " "

Der gesammte Waarenverkehr belief sich in Galatz auf 26,120,138 fl. CM., in Ibraila auf 16,613,876 fl. CM.

Unter den Flaggen stand im Hafen von Galatz obenan die österreichische, ihr folgte die griechische, dann die englische. Im Hafen von Ibraila aber gehen die griechische, türkische, englische und russische Flagge der österreichischen voran.

Der Werth der Einfuhren deutscher Fabricate in den Hafen von Galatz betrug 1847 wenigstens 6 Millionen fl. CM. Da nun die Importe nach Galatz und Constantinopel ungefähr die Hälfte der nach den übrigen Donauhäfen, insbesonders nach Giurgewo, Rustschuk, Sistow u. s. w. betragen, so kann der Totalwerth der auf den Donaudampfbooten nach der Levante spedirten deutschen Industrieerzeugnisse in gewöhnlichen Jahren auf 10—12 Millionen fl. CM. berechnet werden, welche sich zwischen Oesterreich und dem Zollvereine zu ungefähr gleichen Theilen vertheilen. Doch wiegt in Baumwoll-, Schafwoll- und Linnenwaaren der Zollverein etwas vor.

Diese kurze Skizze wird wohl soweit ihre Aufgabe erfüllen, daß sie den Vorhang lüftet und einen

aufmerksamen Blick in die neue Zukunft gestattet, die dem Osten der Welt bevorsteht. Die Anfänge sind gelegt, an uns ist es, darauf fort zu bauen. Sehen wir nur auf das Naheliegende und suchen wir das für uns und die nächste Zeit Mögliche.

Die Herstellung des alten Weges nach Ostindien vermittelst einer Durchstechung der Landenge von Suez bleibt eine Aufgabe, späteren Generationen vorbehalten, nachdem wir durch unsere Fortschritte die Kluft ausgefüllt haben, die noch dazwischen liegt. Der Weg, worauf wir Deutsche fortzuschreiten haben, ist vorgezeichnet. Vor mehreren Jahren suchte sich eine preußische Donauhandelsgesellschaft zu constituiren, um von dem hannover'schen Seehafen Emden aus nach Galatz directe Fahrten einzurichten. Ihr Zweck, vermehrter Absatz deutscher Waaren in die östlichen Länder, war durchaus anerkennenswerth, auch daß sie den theueren Landtransport durch den Wassertransport ersetzen wollte. Allein sie griff fehl, und scheiterle daran, daß sie den naturgemäßen Weg verkannte, daß sie aus einseitig politischen Gründen Oesterreich und die Donau zu umgehen suchte. An diesem Beispiel zeigt sich wieder recht, wie innig Oesterreich in das deutsche Leben eingreift, und wie halb und lahm alle Verrichtungen desselben sind, wenn jener mächtige Factor davon ausgelassen wird.

V.

Die Zeit ist also gekommen, daß der Osten wieder eintritt in die Strömungen des Welthandels, und wenn wir Deutsche unser gutes Vorrecht nicht gebrauchen, so werden es andere Völker sein, die uns den Rang ablaufen. Rußland ist bereits im vollen Zug

der Thätigkeit. Odessa regiert als Hauptmarkt auf dem schwarzen Meere, sein Waarenverkehr erreichte 1847 die Summe von 46 Millionen Silberrubel. Man begreift daher wohl, daß es den Donauhandel und zumal den Aufschwung der Seehäfen Galatz und Ibraila nicht mit allzu günstigem Auge betrachtet. Der Friede von Adrianopel hat Rußland in den Mitbesitz der Donaumündungen, insbesondere der größten und besuchtesten derselben, der Sulinamündung gesetzt. Bei der animosen Stimmung, die gegen Rußland vieler Orten besteht, sind die dringendsten Anklagen laut geworden, daß seitdem die Schifffahrt immer schwieriger werde, die Mündung mehr und mehr versande und die russische Handelspolitik darnach trachte, sie gänzlich unpracticabel zu machen. Ich bin nun keineswegs gemeint, alle diese Anklagen zu widerlegen, einmal, weil ich die Absichten der russischen Handelspolitik nicht kenne, und sodann, weil ich zugeben muß, daß Jeder sich selbst der Nächste ist, und mir daher die Vorliebe Rußlands zu Odessa und der Krimm sehr gerechtfertigt erscheint. Allein die Wahrheit verlangt die Anerkennung, daß Rußland soweit den Bestimmungen des Adrianopler Friedens nachkommt, als diese ihm die Erhaltung des status quo der Schifffahrt auferlegen. Es unternimmt daher von Zeit zu Zeit Baggerungen und versieht die nöthigen Feuersignale. Das ist freilich nicht viel, aber man muß dann dem Friedensinstrument Schuld geben, daß es nicht deutlicher spricht und ein Mehres vorschreibt. So viel steht fest, daß die Sulinamündung durchaus nicht zu allen Zeiten von schwerbeladenen, tiefer als 10 Fuß gehenden Schiffen passirt werden kann, daß daher häufig ein Theil der Ladung gelichtet werden muß. Indeß verschlimmert hat sich der Zustand auch nicht, von Alters her war die Passage über

die Donaubarre schwierig, gleichwie sich dieselbe Erscheinung bei den meisten großen Flüssen wiederholt, und auf ganz natürlichen Ursachen beruht. Gewiß soll und kann hier die Erfindung und Arbeit der Menschen nachhelfen, und es ist zu bedauern, daß Oesterreich bei den letzten Verträgen versäumt hat, sich den Einfluß an den Donaumündungen zu sichern, welcher ihm eine unabhängige Wahrung seiner Interessen gestattet. Allein man muß darum nicht gleich Alles verloren geben. Es sind Aussichten vorhanden zu einer gründlichen Abhilfe und Beseitigung dieses letzten Hindernisses der Donauschifffahrt in einer nicht allzu fernen Zeit. Vertrauen wir auf die gegenwärtige Regierung Oesterreichs, daß sie in einer Frage von so unermesslicher Wichtigkeit ihre Pflicht im vollen Maße erkennen und darnach handeln werde.

Aber noch eine andere Macht, fast gefährlicher als Rußland, welches in seiner Lage nothwendig auf den östlichen Handel verwiesen ist, erscheint mit jährlicher Steigerung auf dem schwarzen Meere und in der Donau selbst. Ich meine England. Seine Flagge zählte im Jahre 1848 in Galatz als die dritte (70 Schiffe ein-, 75 ausgelaufen) und ebenso in Ibraila (101 Schiff ein-, 114 ausgelaufen). Aber als zweite unmittelbar nach der österreichischen zählt sie, wenn man auf den Werth der Einfuhren sieht. Derselbe betrug im letzten Jahre 3,527,832 fl., der Werth der österreichischen Einfuhren dagegen 7,544,094 fl. Allein man muß von letzteren abziehen 1) den Werth der Transitogüter nach Constantinopel, Odessa, Trapezunt u. s. f., und 2) die durch die Dampfschiffe versendeten Geldgruppen. Dann reducirt sich die Zahl der österreichischen Einfuhr auf eine mit der englischen beinahe gleiche Zahl. Sodann übersehe man nicht, daß die engli-

sche Einfuhr ausschließlich aus englischen Fabricaten besteht. Der im Artikel IV. angeführte Consularbericht erwähnt aüsdrücklich der „fortwährend steigenden Zunahme der Einfuhr englischer Fabricate in die Donau-Fürstenthümer." Allein unter britischer Flagge wurden 1848 Belange von 3,127,000 fl. CM. in beide Donauhäfen eingeführt. Ausserdem waren die unter jonischer, griechischer, walachischer und moldauer Flagge ausclarirten Manufacturwaaren englischen Ursprungs. Das englische Eisen beherrscht ausschließend den levantinischen Markt. Auch bei Eisen- und Stahlwaaren gewinnen die englischen Erzeugnisse immer mehr Raum und verdrängen die siebenbürger und steirer Waaren. Ebenso geht es bei englischen Twisten, glatten und bedruckten Baumwollgeweben, gemischten Wollwaaren und hauptsächlich auch Linnen, wo die deutsche Waare mehr und mehr in Hintergrund tritt. Die Geschäfte mit englischen Fabricaten werden im Großen vorzüglich durch ein Hamburger nnd sciotisches Haus betrieben; letzteres hat die Detaillisten und Hausirer in allen Städten und Dörfern der Moldau durch bewilligte Credite in seinen Händen und dehnt seinen Absatz dergestalt aus, daß das ganze Land durch seine Commissionäre wie mit einem Netz umgarnt ist. Die Aufhebung der englischen Korngesetze war mehr als ein Act der Humanität für die armen Classen, war zugleich ein bewundernswerther Act handelspolitischer Klugheit. Den Donauländern ist allerdings damit eine lohnende Absatzquelle ihrer reichen Getreideproduction eröffnet, und sie haben vor zwei Jahren auch ein ansehnliches Contingent auf den englischen Markt geliefert. Die Zahlung aber will England nicht mit Geld, sondern mit seinen Manufacten leisten, und man muß gestehen, daß die ersten Versuche in kurzer Zeit wohl gelungen

sind. Allein die Rechnung ist nicht so gleich, wie sie aussieht. Der Unterschied liegt darin, daß in England nicht alle Jahre Mißernten sind und deßhalb die Donauländer nicht alle Jahre einen sicheren Absatz dahin finden werden; während, wenn einmal die englischen Artikel Feld gewonnen haben, sie nicht nur einen regelmäßigen Bedarf befriedigen, sondern auch bisher gewohnte herkömmliche Verkäufer bedrängen.

Die deutsche Industrie hat diese Erfahrungen schon verschiedenemal gemacht, sie wird also endlich wissen, welcher Energie und Intelligenz es bedarf, um den Wettkampf zu bestehen. Auf dem inneren Markt mag der Schutzzoll ausreichen, aber auf dem auswärtigen entscheidet die bessere Leistung. Wir haben in dem Donau- und Levante-Handel gegen die Engländer natürliche Vortheile voraus, so daß, wenn wir auf diesem Feld geschlagen werden sollten, wir Niemand anders anklagen mögen als uns selbst. Aber freilich bedarf es unermüdlicher Aufmerksamkeit, rastloser Thätigkeit, fortschreitender Bestrebnisse. Man glaube nicht weil Etwas geschehen, daß nun Alles vollbracht sei und man mit Ruhe des Besitzes genießen könne. Stillstand ist Rückgang. Es schadet gar nichts, wenn unsere Fabricanten den Sporn der Concurrenz immer ein wenig fühlen. Die, welche sich in den großen Industrieländern umgeschaut haben, werden wissen, was es heißt, mit England, Belgien und Frankreich gleichen Schritt halten; und die, welche nichts davon kennen gelernt, müssen eben durch die Noth dazu gezwungen werden. Man erinnere sich, was der Consul in Galatz schreibt, von der geringen Beachtung, welche die deutschen Fabricanten von dem Geschmack und den Bedürfnissen ihrer dortigen Kunden nehmen. Der Engländer läßt sich in solchen Sachen auch nicht den lei-

festen Wink entgehen, er benutzt ihn sofort und schlägt damit seinen Rivalen aus dem Felde.

Es würde mich zu weit führen, in dieses Thema tiefer einzugehen. Auch weiß ich sehr wohl, daß in Deutschland noch andere äussere Ursachen, woran der Fabricant keine Schuld trägt, auf die freie, vollkommene Entfaltung des Gewerbfleisses drückend einwirken. So z. B. ist die Klage, daß englisches Eisen und englischer Stahl das steirische Product mehr und mehr in den Donauländern verdränge, gewiß nicht an die Tüchtigkeit der steirischen Werke, sondern an die beschränkende und dem Betrieb hinderliche Montan-Gesetzgebung und die hohen Roheisenpreise zu adressiren. Beständen gleiche Verhältnisse in England, so würde dessen Eisenindustrie die österreichische gewiß von keinem Markte verdrängt haben.

Darum soll an die deutschen Regierungen das Anliegen ergehen, Reformen, welche das Nationalwohl in so weitem Umfange begreifen, ihre volle Mitwirkung zn gewähren, sei es auch um den Preis gewisser Hoheitsrechte und Monopole. Hier handelt es sich nicht um Sicherung der Macht oder Theilung der Gewalten, hier handelt es sich um eine Vermehrung des öffentlichen Reichthums, um eine Fülle neuer Erwerbe und Verdienste. Welcher Monarch wird nicht vorziehen, über ein sich bereicherndes Volk, dessen Beschäftigungen und Erwerbsweise in möglichst größter Blüte stehen, als über ein verarmendes, in seinen Hilfsquellen sich erschöpfendes Volk zu herrschen? und welche Minister werden, wenn ihnen die Mittel und Wege zu der ersten Wahl geboten sind, sie verschmähen und sich für die zweite entscheiden?

Das österreichische Gouvernement hat die nationellen Interessen seiner Länder mit besonderer Vor-

liebe schon zu einer Zeit gepflegt, wo seine staatlichen Institutionen noch keine constitutionellen waren. Man darf also wohl erwarten, daß es jetzt nach Umwandlung der Regierungsform gerade auf dem Gebiete der Volkswirthschaft die zeitgemässen Reformen unternehmen wird; die größte, die Befreiung des Bodens, ist bereits in's Werk gesetzt, andere werden und müssen folgen, um sich mit ihr zu einem ganzen, festen System nationaler Handelspolitik zu vereinigen. Diese Aufgabe ist um so schöner, als sie die Wunden des Krieges heilt mit den Segnungen des Friedens, und wesentlich in Länder fällt, welche der Kampfplatz waren, und mit der Verbesserung ihres materiellen Looses für die Monarchie gewiß am sichersten gewonnen und in die Cultur des deutschen Lebens aufgenommen werden.

Die deutsche Mission Oesterreichs nach dem Osten hängt mit unserem Gegenstande so innig zusammen, daß an den geeigneten Stellen wiederholt daran erinnert werden muß. Ich habe schon angegeben, was für Triest geschehen ist; auch der Donau dürfte von nun eine größere Fürsorge zugedacht sein. Einzelne Maßregeln sind bereits angeordnet, z. B. in Bezug auf die Quarantäne, deren lästige und meist nutzlose Bestimmungen dem Levantehandel vielfache Störungen und Aufenthalt bereiteten. Die österreichische Regierung war hier die erste, welche wesentliche Erleichterungen eintreten ließ, und damit nicht zufrieden, hat sie eine ärztliche Commission auf Reisen geschickt, um nach deren Rückkehr eine Totalreform der Sanitätsanstalten vorzunehmen. Die Hauptquarantäne für die Donau ist Orsova, allein sie wird für Personen mehr dem Namen als der That nach ausgeübt. Für Waaren und Briefschaften ist das Verfahren allerdings

etwas umständlich, sieht aber, wie gesagt, einer umfassenden Umgestaltung entgegen.

Auch der Donau geht es wie unseren anderen deutschen Strömen, sie ist trotz der Wiener Congreßacte noch nicht völlig von Zöllen und Abgaben befreit. Soviel Oesterreich in Frage kommt, bestehen sie noch unter vierfacher Gestalt. Aber auch hier ist die Abhilfe nahe. Das Gesetz, welches jene verschiedenen Abgaben auf eine reducirt, ist dem Vernehmen nach bereits in Bearbeitung. Ueberhaupt ist der Ertrag dieser Zölle und Abgaben von so geringer Bedeutung, daß hiermit nur ein kleiner Theil der Ausgaben für Uferbauten und Verbesserungen des Fahrwassers gedeckt wird.

Allein ich glaube, daß dieß nur ein wenig erheblicher Bruchtheil der auf die Donau zu verwendenden Mühen und Kosten sind, soll dieselbe anders ihren weltgeschichtlichen Beruf erfüllen, soll ihr Handel über Deutschland und Oesterreich jene Früchte tragen, wozu er fähig ist, die aber nicht ohne Aussaat und Pflege gewonnen werden können.

Es versteht sich von selbst, daß hier nicht von dem Werke eines Jahres, sondern einer Reihe von Jahren die Rede ist. Ein so durch Jahrhunderte verwahrloster, an vielen Uferstrecken beinahe noch von der Wildheit umgebene Strom wie die Donau bedarf zuvor der genauesten detaillirtesten Kunde, ehe über seine Behandlung bestimmte Entschließungen getroffen, und in Angriff genommen werden. Ich glaube daher, daß die Ernennung einer sachkundigen Commission, von Ingenieuren, Wasserbaumeistern, Schiffern, Kaufleuten und Nationalöconomen gebildet, der erste Schritt nach dem Ziel sein müßte. Diese Commission wäre zu beauftragen, den Strom

in seiner ganzen schiffbaren Länge zu bereisen, und über alle, in die verschiedenen Fächer einschlagenden Vorkommnisse an Ort und Stelle Forschungen einzuziehen, Karten zu entwerfen und Berichte zu erstatten. Wenn die englische, französische, ja sogar die belgische Regierung wohl ausgerüstete Expeditionen aussenden zur Erforschung fremder Flüsse, wie der Nil, Niger, Indus u. s. w., um wie viel mehr ist hier für den einheimischen Fluß, selbst wenn er für das Reich von weniger Lebensbedingung wäre, zu erwarten?

Verhehlen wir uns nicht, die Summen, welche eine durchgehende, gründliche Behandlung der Donau verlangt, werden groß, sehr groß sein. Man kann vielleicht jahrelang Millionen in dem Budget fortführen, ohne damit die Aufgabe zu erschöpfen. Dies darf aber den weitblickenden Staatsmann nicht abschrecken, wenn er ganz erfüllt ist von der folgenreichen Größe des Unternehmens und ferner wirken will, als auf die zeitgenossische Generation. Oesterreich, das durch die ganze Länge seines Gebietes von Norden nach Süden eine der großartigsten Eisenbahnlinien, die auf dem Continent existirt, nahezu vollendet hat, sollte sein herrlichstes Naturgeschenk, die Donau, welche die Monarchie in den beiden andern Richtungen zusammenhält, vernachlässigen oder schlechter behandeln? Das gute Recht und die Stärke seines Schwertes haben ihm soeben jene Länder wieder gewonnen, deren ganzes materielles Leben von der Arterie der Donau ausströmt. Es gilt nun, dieselben in die neue Weltstellung der österreichischen Gesammtmonarchie mit zuverlässigen Garantien einzufügen. Auf die Stürme des Krieges sollen die Segnungen des Friedens folgen. Soweit ich in dieser Sache zu urtheilen vermag, erscheint mir in der Reorganisation Ungerns die

Donau nicht den kleinsten Antheil zu verlangen. Wenn es gelingt, längs ihrer öden Ufer den Anbau zu verbreiten, Städte und Dörfer zu gründen, und in dem Volke den Geist des Handels und Gewerbfleißes zu erwecken, so werden die Interessen festere Einheit schließen als Parlamente und pragmatische Sanctionen. Ich werde später bei der Einwanderung näher auf diesen Punct zurückkommen.

Es ist hier weder Ort noch Raum — und es liegt außer dem Kreis meiner Befähigung — bestimmte Vorschläge zu einer umfassenden Regulirung der Donau zu machen. Mein Zweck ist erreicht mit der Anregung, die ich gegeben, und mit dem Nachweis des Zusammenhanges, worin diese Angelegenheit mit einem süddeutschen Handelsbund und dessen Verkehrsrichtung nach Osten steht. Wir haben oben gesehen, welche Anstrengungen die Donaudampfschifffahrtsgesellschaft aus eigenen Mitteln aufgeboten hat, um einige der schwierigsten Stellen der Fahrbahn zu überwinden. Allein Privatmittel haben ihre Grenze. Soviel ist jedoch gewiß, daß, wenn die Regierung umfassende Anstalten für die Correction träfe, die Gesellschaft in kürzester Zeit noch zu einer größeren Ausdehnung und Thätigkeit gelangen würde, als wenn sie einzig und allein auf ihre Kräfte verwiesen bleibt *).

*) Ich vernehme, daß Anfänge dazu gemacht werden, indem die österreichische Regiernng eine Commission bestellt hat, welche zuerst die Fluß-Correction bei Wien bearbeitet, die in Verbindung mit einem neuen Brückenbau beabsichtiget wird. Die Aufnahmen sollen noch diesen Herbst beendiget werden.

VI.

Ich wende mich nunmehr zu den unmittelbaren Handels- und Verkehrsverhältnissen der Länder unter einander, deren Namen an der Spitze dieser Aufsätze stehen. Es kann mich dabei nicht allein beschäftigen, was ist, sondern auch, was sein wird und werden soll. Die Leser wollen nie vergessen, daß essich um ein Bündniß, um eine Vereinigung gleichartiger, natürlicher Interssen handelt und der Verfasser dieser Zeilen jener Partei angehört, welche die Größe und Blüthe des deutschen Vaterlandes nur von einer gleichberechtigten Theilnahme aller seiner Stämme an dem Bau des neuen Bundeshauses erwartet. Der Gegensatz des Südens zum Norden würde sich gewiß weniger scharf ausdrücken, wenn der Norden nicht mit Uebergriffen drohte, welche vielleicht particulare, aber nimmermehr nationale Interessen befriedigen können.

Oesterreich hat seiner vormaligen Herrschaft im südwestlichen Deutschland viel anhängliche Gesinnungen zu erhalten gewußt. Wer das Breisgau und Oberschwaben kennt, wird davon erzählen können, und die allerneueste Zeit hat dafür sprechende Belege geliefert. Als in der Paulskirche von einer gewissen Seite her auf den Ausschluß Oesterreichs hingearbeitet wurde, gingen zahllose Adressen aus den verschiedensten Theilen Deutschlands ein, aber keiner war so zahlreich vertreten als die ehemals österreichischen Vorlande. Da fehlte fast kein Dorf, das nicht energisch gegen das Beginnen eines Kleindeutschlands protestirte. Auch die alten Reichsstädte, obschon sie in ihren republicanischen Traditionen sich gefielen, hatten doch die österreichische Oberhoheit nicht vergessen und stimmten gegen die preußische Kaiserkrone.

Wenn in unserem Zeitalter die Communicationsmittel in Betracht der wichtigen Erfindungen, wodurch sie vervollkommnet sind, auf die gesammte Staatspolitik einen bestimmenden Einfluß ausüben, so hilft kein Widerstand gegen die Wahrheit, daß es damit zwischen Oesterreich und dem übrigen südlichen Deutschland noch sehr schlecht bestellt ist. Ich finde in der außerordentlichen Zunahme der Chausseen, Eisenbahnen, Canäle und Dampfschifffahrt, die seit 20 Jahren den Süden mit dem Westen und Norden verbinden — während allein der Osten leer ausging — den Hauptgrund für den Anschluß Baierns, Würtembergs und Badens an Preußen. Der Handel hat sich bereits dermaßen in den neuen Bahnen festgesetzt, daß man die Behauptung nicht selten hören muß, Süddeutschland gehöre naturgemäß in das Marktgebiet der Nordsee, seine Neigungen nach dem Mittelmeere und die Donau hinab seien mittelalterliche Träume, handelspolitische Gefühlsverirrungen.

Man muß die Wahrheit bekennen, auch wenn sie nicht angenehm lautet. Man sieht daraus zugleich, wo und wie die Hilfe noth thut, und daß keine Zeit zu verlieren. Auch helfen hier nicht mehr Sympathien und Erinnerungen, sondern entscheidendes Handeln. Die Donau kommt hiebei wieder in erste Rücksicht*).

---

*) Nach der Wiener Congreßacte Art. 109 soll die Schifffahrt „auf dem ganzen Laufe der deutschen Flüsse von dem Punct, wo sie anfangen schiffbar zu werden, bis zu ihrer Mündung vollständig frei sein", und ein Beschluß der Bundesversammlung vom 3. August 1820 gibt die ausdrückliche Erklärung, „daß sich sämmtliche Bundesglieder noch einmal förmlich verpflichten, die der Flußschifffahrt durch die Wiener Acte zugesicherte Freiheit wirklich zu gewähren, die darin enthaltenen Vorschriften unverbrüchlich zu befolgen, und die deßhalb angeordneten Verhandlungen aufs thätigste zu betreiben."

Wenn man sieht, wie so eben in Italien bei dem Friedensschluß mit Sardinien die Regulirung der Po-schifffahrt mit fremden Staaten zu den erfreulichsten Resultaten gediehen ist, so darf man doch von stamm-verwandten Regierungen und wo es sich um einen deutschen Fluß handelt, nicht geringere Erwartungen

---

Wenn wir die Donau, und zwar nur ihre deutsche Strecke, in Augenschein nehmen, so finden wir, daß von all diesen Vorschriften nicht eine vollzogen ist. Oesterreich erhebt, wie wir bereits oben bemerkt, einen vierfachen Zoll, und wenn es ihn auch zu vereinfachen die Absicht hat, so bleibt doch eben immer der Zoll. Ebensowenig ist die bairische Strecke des Flusses von Abgaben frei. Man halte mir nicht vor, daß es auf dem Rhein, der Elbe und Weser nicht besser sei, daß auch dort vertragswidrige Zölle bestehen. Es ist dieß leider wahr, kann uns aber nicht entschuldigen. Uebrigens ist bei den genannten Flüssen der Zustand darum erträglicher, weil die Uferstaaten in eine Commission zusammengetreten sind und die Zölle gleich vertheilt und besonders in Betreff ihrer Erhebung und der anderweitigen Interessen der Schifffahrt, als da sind: Leinpfad, Hafenanlagen, Strom-Correcturen, Lootsenwesen u. s. w., mittelst einer Acte sich verständigt haben. Sodann ist die Befahrung der Flüsse für Jedermann freigegeben und allgemeine Concurrenz gestattet. Wir sehen auf dem Rhein die Dampfschiffe unter niederländischer, preußischer, hessischer, badischer, bairischer und französischer Flagge ungehindert neben einander, und auch die Weser und Elbe werden von verschiedenen Gesellschaften befahren.

Es würde gewiß Anklang finden, wenn Oesterreich die Regierungen von Baiern und Württemberg aufforderte, Commissionen zu ernennen, und mit ihnen, sei es in Wien, Linz oder einer andern Stadt, über die Ausgleichung, wo nicht Aufhebung der Donauzölle, so wie über die zum Besten der Schifffahrt gemeinschaftlich zu treffenden Maßregeln Rath zu pflegen. Auch die wichtigsten Nebenflüsse müßten der Competenz dieser Commission überwiesen werden. Oesterreich hat z. B. in Betreff des Inn, welcher die Wasserverbindung mit Tirol erhält und in dem schiffbarsten Theil seines Laufes das bairische Gebiet berührt, ein besonderes Interesse an solcher Ausdehnung der Competenz.

hegen. Vor dem großen nationalen Zweck werden alle kleinliche Bedenken und Einreden schweigen, zumal unter den dermaligen politischen Constellationen, wo es gilt, zu festen Zuständen zu gelangen.

Baiern hat durch die Ausführung des großartigen Werkes einer Canalverbindung der Donau mii dem Main seine Bereitwilligkeit, dem östlichen Handel selbst mit bedeutenden Opfern neuen Aufschwung zu geben, glänzend an den Tag gelegt. Auch die würtembergische Regierung hat keiner andern Stadt so anhaltende Fürsorge und treffliche Unterstützung angedeihen lassen, als Ulm. Die Eisenbahnverbindung des würtembergischen Unterlandes mit dem Oberlande und dem Bodensee hätte auf bei weitem näheren und leichteren Wegen bewerkstelligt werden können. Man hat aber Ulm als den Knotenpunct gewählt, weil man der Entfaltung des Donauhandels hoffnungsvoll entgegensieht und seinerseits aus Kräften dazu beitragen will. Die Ulmer Dampfschifffahrtsgesellschaft hat sich trotz aller Hindernisse von ferneren Versuchen, die Donau bis Regensburg zu befahren, nicht abschrecken lassen. Freilich erwartet sie, daß ihre vielfachen Bitten um die Ausführung der längst versprochenen Stromcorrection endlich Gehör finden. Sollte so viel guter Wille, Tüchtigkeit und Unternehmungsgeist unbenützt verkümmern und zu Grunde gehen?

Ich bin überzeugt, daß sobald die Zölle fallen, und solche Strombauten unternommen werden, daß die Schifffahrt sicherer und regelmäßiger wird, sie sich bald zu einem ungewohnten Umfang entfalten muß. Dann wird es sich auch verlohnen, bessere Schiffe zu bauen, denn an Betriebsamkeit und Intelligenz dafür fehlt es den deutschen Uferbewohnern in keiner Weise. Die Dampfschifffahrt muß dann jedenfalls bis

Kehlheim, wo der Maincanal mündet, oder besser noch bis Donauwörth, wo die Eisenbahnen von Augsburg und Nürnberg zusammentreffen, ausgedehnt werden.

Der Bau einer Eisenbahn von Ulm nach Augsburg kann nicht lange Zeit mehr ausbleiben. Sie wird von der Nothwendigkeit geboten, die Strecke ist kurz und ohne besondere Schwierigkeit.

Noch einen Punct muß ich hier berühren, worüber sich die Commission ohne Zweifel günstig entscheiden wird, nämlich die freie Concurrenz der Schifffahrt wenigstens auf der Strecke der deutschen Donau. Wie jetzt die Sachen liegen, darf das bairische Boot nur bis Linz, das österreichische nur bis Passau, überall steht ein Privilegium dem andern entgegen. Man hebe sie gegen einander auf, man gestatte dem Baier bis Wien, dem Oesterreicher bis Regensburg oder Ulm zu fahren. Ich habe der österreichischen Gesellschaft eine so aufrichtige Anerkennung gezollt, daß ich keine üble Deutung fürchte, wenn ich hier veranlaßt bin, mich gegen ihre Ausschließlichkeit zu erklären. Es ist wohl begreiflich und gerechtfertigt, daß sie in den ersten Jahren ihres Bestehens, wo sie die Risico's eines ganz neuen, vielfach unsicheren Unternehmens tragen mußte, gewisse Garantien ungestörten Besitzes in Anspruch nahm. Allein ich möchte hier doch fragen, ob sie durch den Schutz ihres Privilegiums zu der Macht und Blüthe gelangt ist, worin wir sie heute sehen, oder ob sie nicht vielmehr so ziemlich Alles ihren eigenen Kräften, der Umsicht, Thätigkeit und Intelligenz ihrer Verwaltung verdankt? Und mit einem solchen materiellen wie intellectuellen Capital ausgestattet, sollte sie eine Concurrenz fürchten, welche ihr im schlimmsten Falle nur auf der kleinsten Strecke des Flusses begegnen kann? Unmöglich! Der Gesellschaft ist ihr Privilegium auf

30 Jahre erneuert worden. Nun, sie wird zugeben, daß dieß der Zukunft doch etwas zu sehr die Hände binden heißt.

Wenn auch die Donau als natürlichste Verbindungsstraße für den Verkehr zwischen dem Südwesten und Südosten Deutschlands den ersten Rang behauptet, so macht sie doch das andere Communicationsmittel der Gegenwart, die Eisenbahn, durchaus nicht entbehrlich. Im Gegentheil, der Verkehr erhält dadurch erst seine wahre Vervollständigung. Denn wenn der eine Weg des östlichen Handels die Donau hinab ins schwarze Meer führt, so führt der andere nach Triest an die Adria. Die Natur hat aber diesem Handelsplatz eine Wasserverbindung mit seinen Hinterländern versagt, es ist also nöthig gewesen, dieselbe durch ein Werk menschlicher Arbeit zu ersetzen. Das österreichische Gouvernement ist muthig in die schwierige Aufgabe eingetreten, und sieht sich diesen Augenblick mit der nahen Vollendung derselben belohnt.

Vor wenigen Wochen wurde die Section von Cilli bis Laibach dem Verkehr übergeben, und es fehlt nur noch die letzte, von da bis Triest, um den Ring zu schließen. Triest ist den alten Handelsplätzen gegenüber ein talentvoller und glücklicher Emporkömmling, welcher aber nicht ruhen und rasten darf, um seine Errungenschaften in Sicherheit zu bringen. Indem es so ziemlich die Erbschaft Venedigs angetreten hat, muß es derselben auch Genüge thun. Dieß geschieht, indem es das südwestliche Deutschland und zumal Baiern in den Rayon seines Marktgebietes einschließt, und den hauptsächlichen Theil seiner Ein- und Ausfuhren vermittelt. Und zwar nicht nur im östlichen, sondern auch im westlichen transatlantischen Verkehr für die Artikel: Zucker, Caffee,

Baumwolle, Oel und Südfrüchte. Triest hatte in diesen Artikeln 1848 folgende Einfuhren: Zucker 509,820 Ctr., Caffee 193,100 Ctr., Baumwolle 187,100 Centner, Oel 204,450 Centner, Südfrüchte 242,135 Centr. Von dem Caffee fallen 125,260 Ctr., von dem Zucker 260,700 Ctr. allein auf Brasilien; dann folgt Cuba für Caffe mit 37,000 Ctr., für Zucker mit 60,000 Ctr. Bei der Baumwolle figuriren die Vereinigten Staaten mit 140,000 Ctr. In Oel und Südfrüchten liefert Sicilien den größten Theil. Der Werth der im Jahre 1848 aus Nord- und Südamerica nach Triest importirten Waaren betrug 10,802,000 fl. CM. Die Einfuhr geschah in 144 Schiffen, davon 76 aus brasilianischen Häfen.

In der Caffee- und Zuckereinfuhr gehen auf dem Continent nur Hamburg, Amsterdam und Rotterdam Triest voraus, in der Baumwolle ist es nach Havre der zweite Platz. Allerdings wird ein großer Theil dieses Einfuhrquantums auf dem Weg des Zwischenhandels wieder ausgeführt, da bekanntlich Oesterreich zu den Ländern gehört, welche den schwächsten Consumo von Zucker und Caffee haben; aber gerade darum muß Triest bedacht sein, daß es sein Marktgebiet erweitere. Im Zollvereine verzehrt der Kopf dreimal soviel an Caffee und Zucker als in Oesterreich, es läßt sich daher wohl berechnen, welch bedeutenden Zuwachs allein der Beitritt von Baiern und Würtemberg gewähren würde. Was bis jetzt von Triest aus dahin bezogen wurde, ist sehr unbedeutend. Herr Dieterici führt von Zucker nur 175, von Caffee nur 833 Ctr. an, welche im Jahre 1845 von Oesterreich hinüber nach Baiern verzollt wurden. Bedeutender ist schon Baumwolle mit 1,856, Oel mit 6,928, Südfrüchte mit 33,768 Ctr.

Besonders wünschenswerth ist es von dem Standpuncte einer nationalen Handelspolitik, daß Triest in Süddeutschland festen Fuß fasse. Seine Concurrenten daselbst sind nicht Hamburg noch Bremen, sondern fast ausschließlich die Holländer. Die Producte Java's überschwemmen die dortigen Märkte. Soll ich hier das lange Capitel der Klagen über die schmähliche Dienst- und Zinsbarkeit herzählen, worin ein großer Theil Deutschlands von den gnädigen Mynherrn von Amsterdam und Rotterdam gehalten wird? Ich denke, die Leser werden sich derselben wohl erinnern. Es knüpften sich ja daran die verschiedenen Anträge auf Differentialzölle und Schutz der directen Fahrten, die in dem Zielpunct einer Emancipation von den holländischen Importen zusammentrafen. Das Land, welches damals als vollkommener Ersatz für Java bezeichnet wurde, war Brasilien, dasselbe bot für den Absatz deutscher Fabricate ein lohnendes Tauschmittel gegen seine Producte, was Java, dessen Bewohner gleich Sclaven gehalten werden und ohne alle Bedürfnisse leben, nie zu bieten vermag, selbst wenn die engherzige Colonialpolitik der Matschappy die deutsche Flagge der ihrigen gleich stellen wollte.

Bei dem Namen Brasilien wird sich Triest wohl in Bewegung setzen. Es ist das bedeutendste Land seines überseeischen Geschäfts, von ihm bezieht es mehr als die Hälfte seines Zuckers und zwei Drittheile seines Caffee's. Unter allen Häfen des Continents hat Triest nebst Hamburg die bedeutendsten Einfuhren aus Brasilien. Allein mit der Einfuhr steht die Ausfuhr dahin in gar keinem Verhältnisse. Im Jahre 1848 gingen nur 16 Schiffe nach Brasilien ab, mit einer Ladung von nicht mehr als 439,000 fl. Werth. Die einzigen der Rede werthen Ausfuhrartikel

waren Mehl (43,000 Ctr.), Stahl (2,000 Ctr.), Pottasche (1,200 Ctr.) und Papier (800 Ctr.). Von eigentlichen Manufacturwaaren gelangten zehn, sage zehn Centner Linnen zur Ausfuhr, das war Alles!*).

Es läßt sich darüber ein eigenes Buch schreiben, warum die österreichische Industrie so schwach und mangelhaft auf den großen Weltmärkten vertreten ist. Auch waren die Triester Kaufleute wohl noch zu sehr um die Herstellung und Sicherung des Platzgeschäftes besorgt, als daß sie bereits an Gründung von Commanditen und Filialen in fremden Erdtheilen denken konnten. Indeß sind auch hier die Anfänge gemacht. Die jungen Triester Kaufmannssöhne gehen jetzt auch wie ihre hanseatischen Geschäftsfreunde in die Welt hinaus, lernen den Handel nach den größten Maßstäben treiben, und etabliren sich auf vortheilhaften Puncten. So bestehen dermalen in brasilischen Häfen mehrere Triester Comptoire, die es gewiß beklagen, daß ihrer Thätigkeit und Umsicht der Bezug deutscher Waaren über ihren vaterstädtischen Hafen noch nicht gelungen ist. Sie müssen ihre Bestellungen über Hamburg machen, welches einen namhaften Export von Fabricaten des Zollvereins (1846 2,987,155 M. B.) nach den Märkten Brasiliens besorgt. Diese Fabricate halten dort die Mitbewerbung der englischen und französischen Industrie ebenbürtig aus und von den Ländern des Zollvereins, die für diesen Export arbeiten, haben gerade die südlichen einen wesentlichen Antheil daran. Ich werde darauf ausführlicher zurückkommen, hier nur soviel, um die

*) Diese Zahlen sind entnommen dem prospetto del porto franco di Trieste, zusammengestellt von den dortigen Börsenmäcklern.

Wichtigkeit Triest's für das überseeische Geschäft sowohl in Ein- als Ausfuhr und die Nothwendigkeit seiner Eisenbahnverbindung mit dem deutschen Südwesten hervorzuheben.

Baiern läßt es nicht an ernsten Beweisen seines guten Willens fehlen *).

Am 1. October d. J. ist die bairische Eisenbahn in ihrer ganzen Länge von Norden nach Süden eröffnet worden. Man fährt jetzt von München und Augsburg in kürzerer Zeit und mit weniger Kosten nach Hamburg, als nach Wien. An dieser Route liegen auch Nürnberg und Fürth, die Herde jener Industrie, welche im Verkehre mit den überseeischen Märkten Werthe von Millionen realisiren, und bei der Wahl der Versendung näher auf Triest als Ham-

*) Der Bau einer Eisenbahn von München nach Salzburg kann als gesichert angesehen und sein Angriff mit nächstem Jahre erwartet werden. Es handelt sich alsdann, sie von Salzburg auf den kürzesten Weg nach Triest zu führen. Wie kann dieß anders geschehen, als durch Anschluß an die große Südbahn? Die Natur selbst hat den Ort gezeigt, wo dieß geschehen muß. Bei Bruck an der Mur öffnet sich ein weites Thal, welches bis in das Herz Steiermarks hinaufsteigt. Diesen Weg wird die Eisenbahn zu nehmen haben, und sich durch das Salzkammergut über Aussee und Ischl nach der Stelle hin richten, wo sie den einen Arm nach Linz, den andern nach Salzburg entsendet. Der Plan ist nicht neu, irre ich nicht, so haben bereits vor einigen Jahren Vermessungen stattgefunden, wornach die Schwierigkeiten des Terrains als wohl überwindbar befunden wurden. Abgesehen davon, daß Wien mit dem Westen Europa's dadurch in eine directe Verbindung geräth, und man, um nach Paris und dem Rhein zu gelangen, nicht mehr nöthig hat über Berlin zu fahren, von wie unberechenbaren Folgen dürfte gerade diese Eisenbahn sich für den Aufschwung der steierischen Eisen-Industrie und der Salzwerke von Ischl und Aussee äußern? Allein man nütze die Zeit, bevor es zu spät wird.

burg verwiesen wären, sobald der Schienenweg nach beiden Häfen führt.

VII.

Baiern, Württemberg und Baden sind allerdings die durch Boden und climatische Verhältnisse gesegnetsten Länder des Zollvereins. In Baden gibt es, man kann wohl sagen, nicht eine einzige dem Anbau entzogene Quadratmeile; selbst bis auf die Gebirgshöhen des Schwarzwaldes ist die Forstcultur gedrungen, und von seinen himmelanstrebenden Tannen trägt das Weltmeer die stärksten Masten englischer Kriegsschiffe; der Reichthum an Naturerzeugnissen ist durch die Fortschritte aller Zweige der Landwirthschaft in steter Zunahme sowohl nach Quantität, als Qualität. In Württemberg, dessen Institut von Hohenheim den Ruf einer Musteranstalt durch die ganze Welt genießt, wird es keine noch so unbedeutende Bauernwirthschaft geben, wo nicht ein rationelles, durch die Erfindungen und Verbesserungen der neuern Zeit bereichertes Verfahren, das Land zu bestellen, und Viehzucht zu betreiben, bereits einheimisch geworden wäre. Die Verdienste des jetzt regierenden Königs sind in dieser Hinsicht über alles Lob erhaben. Er hat das Land in den 33 Jahren seiner Regierung wunderbar in die Höhe gebracht; die Pferdezucht, früher ganz unbekannt, ist so ausgezeichnet geworden, daß Frankreich einen großen Theil seiner Cavallerie aus dem Lande remontirt und nach der Schweiz und selbst nach Italien ansehnliche Ausfuhren stattfinden. Ebenso ist es mit dem Schlachtvieh, was in noch größeren Massen über den Rhein wandern würde, sobald der französische

Zoll nur einige Ermäßigung erlitte. Auch auf die Veredlung der Weine ist durch Gesellschaften und von Staatswegen mittelst Prämien gesorgt worden, die Behandlung geschieht mit der größten Sorgfalt, und es gelangen daher Weine zu einem Ruf selbst nach auswärts, wovon man früher kein Wort wußte. In Baiern hat die Bierfabrication noch immer auf einer unerreichten Höhe sich erhalten, und Baden hat in der Runkelrübe eine wichtige Branche landwirthschaftlichere Industrie gefunden. Seine Zuckerfabriken sind die bedeutendsten nach den magdeburgischen, und würden es noch mehr sein, wenn sie nicht zu Gunsten der fiscalischen Interessen des Zollvereins besteuert wären.

Es läßt sich somit gar Nichts dagegen einwenden, wenn die südwestlichen Theile des Zollvereins mit dem Namen „Productenländer" belegt werden. Sie genügen in guten Jahren ihren eigenen Bedürfnissen, und haben auch einige Ausfuhr ihrer Erzeugnisse: Württemberg nach der Schweiz; Baiern, das besonders kornreich ist, ebendahin und nach Tirol, welches seinen bedeutenden Bedarf an Getreide zum größten Theil von dem für die Ausfuhr so günstig gelegenen Nachbarlande bezieht. Die Zolllinie zwischen Baiern und Tirol verletzt vielfach die natürlichen Interessen, womit die Länder durch ihre beiderseitige Production aneinander gewiesen sind. War es nicht eine grausame Anomalie, daß in dem Theuerungsjahre 1847 das Korn in der bairischen Gränzstadt nur die Hälfte des Preises als in Tirol kostete, weil die beiden Regierungen einen Zollkrieg gegen einander führten? Tirol bietet mit seinen Weinen gerade für Oberbaiern, welches ihm das Korn zuschickt, ein entsprechendes Tauschmittel, dasselbe gilt für Vorarlberg, welches über den Bodensee mit Würt-

temberg und Baden einen lebhaften Productenhandel führen könnte.

Wie hoch man immer den Bodenreichthum der südlichen Zollvereinsstaaten schätzen mag — und das mit Recht, — so ist es doch ein gewaltsames Verkennen ihrer natürlichen Befähigung und des geschichtlichen Herkommens, wenn man ihnen — wie es wohl von preußischer Seite geschehen ist — industriellen Beruf absprechen will. Der Artikel II hat an die Blüthe der schwäbischen Fabriken erinnert zu einer Zeit, wo man von Berliner Industrie noch nichts wußte. Man spricht so viel von natürlichen Voraussetzungen für eine Industrie. Wenn wir im Süden die norddeutschen Fabriken, die in der großen Mehrzahl allerneuesten Ursprungs sind, im Angesicht ihres gedeihlichen Fortganges mit dergleichen Theorien nicht behelligen, so sollte man ebensowenig im Norden unsere Bestrebungen, die neben dem Bedürfniß der Gegenwart eine so gute historische Grundlage haben, schwächen und verdächtigen. Von halbrohen Völkern des Ostens mag es gelten, daß man sie ausschließlich auf Ackerbau und Viehzucht verweiset; wo aber die Landwirthschaft zur höchsten Vollkommenheit gebracht ist, da sollten ihre Erzeugnisse nicht zur Stoffveredlung verbraucht, überhaupt alle diejenigen Industriezweige nicht gepflegt werden, wozu eine dichte Bevölkerung materielles wie geistiges Capital besitzt? Ich verweise nur auf Belgien und die Normandie und noch mehr auf die Schweiz und das Elsaß, welche beide von der See entfernte Binnenländer sind und ganz gleiche Verhältnisse mit Süddeutschland haben. Seit das Elsaß Frankreich und damit einer nationalen Handelspolitik angehört, sind seine Fabriken wunderbar aufgeblüht, und nicht allein für den innern Verbrauch, son-

dern seine Waaren erscheinen auch auf allen Märkten des Auslandes. Ist aber darum das Elsaß jetzt weniger fruchtbar und ergiebig, als zur Zeit, wo es keine Dampfmaschinen, Spindeln und Jaquards hatte? Es ernährt eine um die Hälfte stärkere Bevölkerung noch einmal so gut, als vor 300 Jahren. Diese Billigkeit und Güte der Lebensmittel in einem fruchtbaren Land bei mäßigen Arbeitslöhnen scheint mir denn doch eine sehr natürliche Voraussetzung für die süddeutsche Industrie zu sein.

Man pflegt gewöhnlich zu sagen, der Norden Deutschlands neige dem Freihandel, der Süden dem Schutzsysteme zu. Der Satz ist aber in solcher Allgemeinheit ohne wesentliche Modificationen unwahr. Wer lange und inmitten des Verkehres in beiden Hälften des Vaterlandes gelebt hat, wird diesen Ausspruch bestätigen. So eben hat Hamburg, die Capitale der deutschen Freihändler, sich in zwei feindliche Heerlager gespalten, und dasjenige, welches dem preußischen Bündniß beigetreten ist, hat die absolute Handelsfreiheit aufgegeben. Denn, wie großen Einfluß auf die kleindeutsche Handelspolitik Hamburg für sich in Anspruch nehmen mag, es kann doch nicht so verblendet sein, um zu glauben, daß die Mehrheit eines künftigen Reichstages für ein geringeres Maß von Schutz, als der jetzige Zollvereinstarif gewährt, sich entscheiden werde. Anderseits hat Oesterreich seither für die feste Burg des Prohibitivsystems gegolten. Allein die Reform, die alle Zweige der Staatsverwaltung durchdringt, hat sich auch hier Eingang verschafft, und die Revision des Zolltarifs wird den neuen Geist nicht verläugnen. Die Grundsätze einer zeitgemäßen Handelspolitik sind die Lebensbedingung für die zukünftige Größe und Blüthe der österreichischen Gesammtmonarchie. Die Verbote

müssen fallen, der Binnenverkehr seiner Schranken ledig, die fremden Rohstoffe der Industrie zu freier Benützung überlassen und die Schutzzölle auf ein Maß gestellt werden, welches dem Fleiß und dem Talent lohnende Früchte gewährt, aber auch die Fortschritte veranlaßt, um die österreichische Industrie auf den fremden Märkten ebenbürtig erscheinen zu lassen. Der ganze Erfolg seiner östlichen Handelsbewegung und seines Exportgeschäftes hängt davon ab.

Allerdings, glaube ich, wird im Norden Deutschlands dem Seehandel und der Schifffahrt ein entscheidendes Gewicht in Sachen der Zollgesetzgebung und Handelspolitik eingeräumt bleiben. England ist zu innig verwachsen mit allen dortigen Geschäftsbeziehungen, als daß man mit einem Male brechen könnte. Hamburg würde, wenn es seinen Zwischenhandel verlöre, eine gewaltige Einbuße seiner Handelsgröße erleiden, und Preußen muß die Interessen seiner Ostsee-Provinzen wahren, wenn deren Wohlstand nicht gänzlich zu Grunde gehen soll. In den zwei wichtigsten Tariffragen, Twist und Eisen, ist daher nicht nur keine Erhöhung zu Gunsten der Fabriken, sondern vielmehr eine Reduction auf die ursprünglichen Ansätze zu Gunsten der Consumenten zu erwarten. Schlesien, Sachsen und die Rheinlande werden hier in dem Reichstage eines Kleindeutschlands in der Minderheit verbleiben.

Die Twistfrage war der wunde Fleck im Zollvereine, sie hat die heftigsten Kämpfe herbeigeführt und den Baumwollspinnern den Vorzug eines Bündnisses mit Oesterreich vor die Augen geführt. Die Baumwollspinnerei ist im südlichen Deutschland eine neue Industrie. Der Zollverein hatte unternehmende Capitalisten aus der Schweiz herbeigezogen, welche in der Hoffnung auf einen großen Markt bedeutende Etablis-

sements hauptsächlich im Badischen anlegten. In Württemberg und Baiern bildeten sich Actienvereine, die mit ansehnlichen Summen das Werk begannen. Die Spinnereien zu Ettlingen, Kaufbeuern und Augsburg sind die größten des Zollvereins, sie sind bis zu 25,000 Spindeln angelegt, und mit mechanischer Weberei verbunden. Sachsen hat allerdings der Zahl nach weit mehr Fabriken, aber keine von solcher Ausdehnung und Ausstattung. Es hat den genannten Etablissements weder an Tüchtigkeit noch an Strebsamkeit gefehlt, sie eigneten sich schnell die neuesten Erfindungen an, aber sie vermochten der Ueberfluthung des deutschen Marktes mit englischen Garnen keinen Damm zu setzen und mußten froh sein, wenn sie nicht mit Schaden arbeiteten; dennoch haben sie sich erhalten, und schon an der winzigen Zollerhöhung, welche der letzte Congreß bewilligte, bewiesen, wie sie nur einen kleinen Schutz brauchen, um sich zu kräftigen. Ihre Forderungen gehen nicht weiter, als zu einem Zoll von 4 Thaler der Centner, und in den höheren Nummern eine Verzollung nach dem Werthe. Es ist sicher anzunehmen, daß sie unter dem österreichischen Tarif, der das Doppelte an Schutz gewährt, was sie verlangen, einen gewaltigen Aufschwung nehmen müßten. Auch würde es nicht an Capitalisten fehlen, welche bereitwillig ihre Gelder zur Anlage neuer Etablissements darböten. Es scheint mir, daß in Oesterreich für die Verwendung von Capitalien in Handel und Industrie noch nicht die Neigung und Gewohnheit besteht als anderwärts.

Man hat die geringe Verzollung des Twistes damit gerechtfertiget, daß man denselben für ein Halbfabricat und für das Material zur Weberei erklärte; darum wurde die Weberei ansehnlich ge-

schützt, und weil sie jetzt in großer Blüthe steht, wird von vielen Seiten die Ursache davon in den niedern Garnzöllen gefunden. Ich kann mich hier auf keine Polemik einlassen, muß aber die Thatsache anerkennen, daß die Erzeugung baumwollener Waaren im Zollvereine mit jedem Jahre außerordentlich zugenommen hat, und zwar nicht nur für den inneren Verbrauch, sondern auch für die Ausfuhr. Im Jahre 1847 betrug die Ausfuhr 89,551 Ctr., die Einfuhr nur 7891. An der Ausfuhr sind die süddeutschen Staaten betheiligt mit 5,033 Ctr. gegen eine Einfuhr von 867 Ctr. Für Baiern ist die Weberei in Barchent, Bettzeug, Canneva̋s, Sarsenets, rothen Tüchern und Cattunen, besonders in dem schwäbischen Kreise heimisch. Die Waaren sind von unglaublicher Billigkeit, und gehen seit Menschengedenken in ansehnlichen Massen nach Italien und Spanien. Sie werden sich auch in andere Länder Bahn brechen. Württemberg hat am Bodensee beachtenswerthe Fabriken zur Verfertigung gemusterter Weißwaaren, namentlich der Jaquardweberei und geblümter Fenstervorhänge. Es sind dabei meist Schweizer betheiligt, die sich, wie bekannt, vortrefflich auf diesen Industriezweig verstehen. Die Ettlinger Fabrik liefert Baumwollen-Sammte, welche den englischen nicht nachstehen. Auch der Buntweberei und gemischten Stoffe ist mit Anerkennung zu gedenken, besonders der gewöhnlichen Bett-, Hosen-, Mantel- und Möbelzeuge aus Oberfranken und der Oberpfalz. In Druckereien dagegen ist Süddeutschland noch zurück, und hier würden die böhmischen Waaren einen reichen Absatz finden.

Die Linnenindustrie, gewissermaßen das nationale Gewerbe Deutschlands, hatte während des Mit-

telalters ihre Blüthezeit in den schwäbischen Städten, nicht nur was die eigentliche Fabrication betraf, sondern auch für die Ausfuhr. Wie später Hamburg und Bremen den überseeischen Export deutscher Leinwand besorgten, so waren es seiner Zeit Augsburg und Memmingen, welche in diesem Artikel die großartigsten Geschäfte nach Italien, Spanien, der Levante bis Ostindien machten. Das ist nun freilich vorbei, wie überhaupt die gute Zeit dieses vaterländischen Gewerbes. Der Kampf der Maschinen gegen die Handarbeit hat auf den auswärtigen Märkten sich gegen die letztere entschieden, wenn dieselbe auch als Haus-Industrie immer fortdauern wird. In den süddeutschen Staaten ist sie weit verbreitet und bildet einen Nahrungszweig für ganze Landstriche. Obgleich in den letzten Jahren für die Verbesserung des Flachsbaues viel geschehen ist, so fehlt es doch immer noch an gutem und billigem Materiale. Hier würde Oesterreich — was bereits auch geschieht — mit dem Uebermaße seiner Production leicht aushelfen können. Würtemberg gehört zu den Staaten des Zollvereins, wo die Flachsmaschinenspinnerei am weitesten vorgeschritten ist, doch genügt sie noch bei Weitem nicht dem Bedarf; da indeß auf Maschinengarn der Zoll kurz vor der Revolution erhöht wurde, so ist jetzt nach wiederhergestellter Ruhe eine Vermehrung der mechanischen Spinnereien mit Sicherheit zu erwarten. Oesterreich hat darin auch noch fortzuschreiten. In der Leinweberei versehen die süddeutschen Länder ihren gewöhnlichen Hausbedarf. Was feinere Waaren, Drill, Damast, Batist, Spitzen u. s. w. betrifft, so werden die schweizer, sächsischen und westphälischen Fabricate schwer zu verdrängen sein.

Die Seidenmanufactur in den süddeutschen

Staaten ist nicht der Rede werth. Auf Baiern, Würtemberg und Baden zusammen kommen kaum 800 Webestühle, und auch die Seidenzucht bleibt nur ein künstliches Gewächs; hier wäre für Oesterreich große Ausbeute. Jetzt regieren dort die rheinischen und französischen Stoffe.

Baiern und zwar Nürnberg und Umgegend eigenthümlich ist die Verfertigung von Tressenwaaren. Sie werden so billig und ausgezeichnet geliefert, daß keine Concurrenz dagegen aufkommen kann. Wo sie nicht verboten sind, gehen sie in alle Länder.

In der Wollfabrication erzeugt der Zollverein bis auf ein kleines Quantum den Rohstoff, welchen er verarbeitet. Dieß kleine Quantum wird durch die Einfuhr aus Oesterreich gedeckt, uud trifft die süddeutschen Staaten, welche bei Weitem weniger Wolle produciren, als der Norden und Nordosten. Auch die Wollenverarbeitung ist in Deutschland ein altes Gewerbe, und manche Städte verdanken derselben ihr Emporkommen. Die Niederländer Tuche wurden seewärts durch die Hanse versendet, zu Land gingen sie über die schwäbischen Städte nach Italien und dem Oriente. Jetzt ist diese Blüthe dahin. Der Zollverein versieht in der Hauptsache den innern Markt, doch bedarf er von Wollengarn eine Mehreinfuhr von etwa 36,000 Ctr. In Wollenwaaren, wo der Schutz kräftiger wirkt, als bei dem Garn, hat die Ausfuhr mit jedem Jahr bedeutend zugenommen, sie betrug im Jahre 1847 89,519 Ctr. gegen 17,468 Ctr. Einfuhr. Allein die Aufuhr trifft fast nur die Rheinlande und Schlesien, die süddeutschen Staaten haben keinen oder nur geringen Antheil. Nur Württemberg, wo die Fabrication noch am schwunghaftesten betrieben wird, schickt Mittel- und geringe Tücher zu sehr

billigen Preisen nach der Schweiz. Auch für Kammgarngewebe, besonders Flanell, Algeriennes, Bettdecken, Wollmusseline u. s. w. hat Württemberg unter den süddeutschen Staaten den Vorrang. Indeß würde sich hier für die österreichische Industrie ein lohnender Markt öffnen. Bereits jetzt führt dieselbe für 2,100,000 Gulden Schafwollwaaren nach dem Zollvereine aus, wovon der größere Theil auf Süddeutschland fällt. Um wie viel müßte dieser Betrag steigen, wenn sie zumal mit ihren Shawls und Teppichen Frankreich, welches jetzt die Haupteinfuhr hat, verdrängte.

In der Glasfabrication hat Baiern seit einiger Zeit nennenswerthe Fortschritte gemacht. Die Krystallglasfabrik zu Theresienthal kann sich den besten böhmischen an die Seite stellen. Sie ist vollständig eingerichtet, ihre Anlagekosten betrugen 400,000 fl. und sie beschäftigt gegen 300 Arbeiter. Auch Tafelglas wird in Baiern an verschiedenen Orten verfertiget; allein das Bedürfniß wird damit nicht befriediget, und die Einfuhren aus Böhmen sind nicht zu entbehren. Den stärksten Verbrauch hat die Spiegelfabrication in Fürth und Erlangen, nicht nur in den großen Gläsern, als noch mehr in den kleinen Hand- und Taschenspiegeln. Der Umsatz darin beträgt über 1½ Million Gulden, ihr Markt ist, soweit die Einfuhr nicht ganz verboten, unbegränzt, und mit ihrer Billigkeit können weder französische noch belgische Waaren concurriren. Eine Erwähnung verdient auch die Glasmalerei, welche durch die Kunstliebe des Königs Ludwig in Baiern wieder aufgenommen worden ist, und in Nürnberg und Ulm mit großem Geschick betrieben wird.

VIII.

Was die Verarbeitung in Holz betrifft, so leisten die süddeutschen Staaten darin Bedeutendes, von der Schwarzwalder-Industrie an bis zur Kunstschreinerei und den Galanteriewaaren. Die Gewerbsthätigkeit in den zahlreichen Thälern dieses großen Gebirges ist bewundernswerth. So werthlos die Löffel, Teller, Gabeln, Messer, Schachteln, Körbe u. s. w. für den ersten Anblick erscheinen, so steigt doch der Gesammtwerth, zumal wenn wir die Uhren einrechnen, auf 3 — 4 Millionen Gulden, wobei wohl alle Länder der Welt ihren Antheil haben. Die Fabrication der Uhren concentrirt sich auf die badischen Amtsbezirke Neustadt und Tryberg auf der südlichen Hälfte des Schwarzwaldes. Interessant ist es, wie sich dieselbe ohne äußeres Zuthun unbeachtet vom Staate mit der Zeit zu einem vollständigen, nach dem Principe der Arbeitstheilung gegliederten Systeme ausgebildet hat. Denn jeder Theil der Uhr verlangt seine Specialität. So gibt es Glocken- und Rädergießer, Gestell-, Schildbrett-, Uhrketten- und Uhrzeigermacher, Schildmaler, Uhrräderdreher u. s. w. Die Durchschnittszahl der jährlich verfertigten Uhren beträgt über 530,000 Stück. Leider ist den Schwarzwäldern, wie ich schon im Artikel IV erwähnte, durch ihre nach America ausgewanderten Landsleute eine gefährliche Concurrenz erwachsen, welche besonders die überseeische Ausfuhr merklich zu beschränken anfängt. Auch in Stroh und Blech wird fleißig gearbeitet, wie überhaupt der außerordentliche Wasserreichthum, die niedrigen Arbeitslöhne, die anerkannte Thätigkeit und Intelligenz seiner Bewohner und Ueberfluß an Holz und

Kohlen das Gebirge zu Fabriksanlagen vorzugsweise befähigen.

In Möbel-, Tapezier-, Holzgalanterie- u. Vergoldereiwaaren hat für den ersten Artikel Mainz einen wohlverdienten Ruf, in den übrigen Branchen aber ist es Baiern, welches den Preis davon trägt. Die Verfertigung der Spiegelrahmen beschäftigt in Fürth über 1000 Menschen. Schatullen, Dosen und Schnitzereien aller Art in Holz und Elfenbein, die mannigfaltigen Erzeugnisse der Kunstdrechslerei und Kammmacherei, das reiche Sortiment von Spielwaaren in Holz, Zinn und Papiermaché, Stöcke, Peitschen, so wie jene Industrie, die man unter dem Gattungsbegriff „kurzer Waaren" zusammenfaßt, haben von Alters her ihren Sitz in der ehrenwerthen Reichsstadt Nürnberg gehabt, und sich im Laufe der neueren Zeit noch über andere Theile Oberfrankens verbreitet. Man schlage den Werth dieser Production nicht gering an. Der Werth des Materiales ist allerdings meist nur von geringem Belang, denn der hauptsächliche Theil des Preises ist Arbeitslohn, also reiner Verdienst. Die Ausfuhr der Kurzwaaren gehört zu den bedeutendsten des Zollvereins, keine Entfernung konnte bisher irgend einem fremden Erzeugniß das Uebergewicht über das deutsche geben. Die ganze Industrie ist dort seit Jahrhunderten heimisch, sie wird auf alt herkömmlichen Handelswegen erhalten, in fremden Welttheilen haben sich Nürnberger Häuser angesiedelt, und der Zweckmäßigkeit und Nettigkeit der Sachen kommt nur ihre Billigkeit gleich. Auch hier finden wir bis ins kleinste Detail ausgeführte Arbeitstheilung. Dagegen dürfte in feinen Quincailleriewaaren die Wiener Industrie die sogenannten „Pariser Artikel" verdrängen. In Bijouterien haben Stuttgart,

Pforzheim und Hanau sehr beachtenswerthe Fortschritte gemacht, und es ist ein gewaltiger Irrthum, wenn man da und dort glaubt, daß sie mit Imitation oder unechten Fabricaten sich beschäftigten. In plattirten Arbeiten würde Wien ohne Concurrenz auftreten. Lackirte Waaren und Lampen haben im Zollvereine reißende Fortschritte gemacht, sie gehen in ansehnlichen Quantitäten selbst nach Frankreich und England. Württemberg hat dafür einige der ersten Fabriken, sowohl in Betreff des Lacks und der Politur, als auch der Malerei.

In Chemicalien und Farbwaaren ist Baiern tüchtig vertreten. Seine Fabriken in Nürnberg, Schweinfurt, Würzburg und Hof gehören zu den besteingerichteten des Zollvereins. Auch Karlsruhe besitzt ein ansehnliches Etablissement.

In der Papierbereitung verdient Württemberg ausgezeichnete Erwähnung. Das kleine Land hat nicht weniger als 10 große Fabriken für endloses Papier und 50 Papiermühlen, welche Büttenpapier bereiten. Für Verfertigung von Tapeten und Rouleaux haben sich mehrfache Geschäfte eröffnet, und arbeiten mit Vortheil.

Für Bleistifte, Röthel und Kreide hat sich beinahe die ganze Fabrication in Nürnberg concentrirt, wo sie im großen Styl geführt wird.

Schriftgießerei-, Buch- und Steindruck stehen im vollkommenen Verhältniß zu der literarischen und artistischen Thätigkeit der süddeutschen Staaten. Die Fabrication musicalischer Instrumente, insbesondere Fortepiano's war früher gewissermaßen ein Monopol von Wien. Dieß hat jedoch jetzt fast ganz aufgehört, wenigstens ist die Ausfuhr nach dem Zollvereine in den letzten Jahren immer geringer geworden. Derselbe

versieht seinen Bedarf durch eigene Fabriken, Süddeutschland steht indeß gegen den Norden zurück, und würde bei freiem Verkehre noch immer von Oesterreich beziehen müssen. In mathematischen, physicalischen und optischen Instrumenten haben die Nürnberger und Fürther Werkstätten (Reißzeuge, Brillengläser) und vor Allem die Anstalt der Herrn Uzschneider und Frauenhofer in München einen Ruf durch die ganze wissenschaftliche Welt.

Eine außerordentliche Vervollkommnung und Ausdehnung hat im Zollvereine die Lederfabrication erfahren. Sie ist eines der blühendsten Gewerbe geworden, gibt einer sehr großen Anzahl Menschen lohnende Beschäftigung, und versendet bedeutende Quantitäten auf auswärtige Märkte. Da die Gärberei die erste Bedingung eines guten Leders ist, die Gärberei aber auch nur bei einer rationellen Forstcultur den nöthigen Rohstoff an Eichenrinde findet, so muß letztere gewissermaßen als die Grundlage des ganzen Industriezweiges angesehen werden. Unter den süddeutschen Staaten entspricht Württemberg diesen Bedingungen am vollkommensten, die alten Reichsstädte Reutlingen und Calw sind noch heutzutage wie in früheren Jahrhunderten der Mittelpunct einer weitverbreiteten Lohgärberei. Auch in lackirten Ledern, Saffian und Corduan, der Sämisch- und Weißgärberei ergeben sich nennenswerthe Fortschritte. Alle Branchen der Lederbereitung umfassend und darin die bedeutendste Fabrik des Zollvereins ist in Mainz. Auch die Handschuhfabrication hat zugenommen, besonders in Erlangen, doch würden hier die Wiener Waaren in den feineren Sorten, welche bis jetzt von Frankreich eingeführt werden, ihr Feld finden. Für Galanteriewaaren in Leder (Portefeuilles, Cigarren-, Geld-

taschen u. s. w.) beschäftigte Offenbach am Main noch kürzlich viele tausend Hände. Die Arbeit ist dort seit langer Zeit einheimisch, beruht auf demselben System wie in Fürth und Nürnberg, und behauptet daher den auswärtigen Markt gegen alle Mitbewerber. Derselbe gewerbsame Ort zeichnet sich auch durch seine Wagenfabrication und Hutmacherei aus, welch letztere überhaupt in der Umgebung Frankfurts sehr schwunghaft betrieben wird.

Was nun die metallurgische Industrie betrifft, so sind die süddeutschen Staaten weit entfernt, ihren Bedarf aus eigener Erzeugung zu bestreiten. Viele Erze und Mineralien, wie Kupfer, Blei, Zink, Zinn, Antimon, Arsenik, Graphit u. s. w. hat ihnen die Natur ganz versagt, desgleichen sind die für den Hüttenbetrieb so unendlich wichtigen Steinkohlen nur spärlich zugemessen (denn die an der bairisch-französischen Gränze gelegenen Werke von Bexbach kommen, so vortrefflich sie auch sind, mehr der rheinländischen Industrie zu Statten) und die Eisenerzeugung Würtembergs, obgleich sie die bedeutendste und am weitesten fortgeschrittene ist, reicht doch lange nicht aus.

Nach dem Twist war das Eisen der Gegenstand des leidenschaftlichsten Streites zwischen den Parteien. Er endete zuletzt mit dem Siege der Schutzzöllner, indem Roheisen, das bisher frei einging, mit 10 Sgr. der Centner belegt, und der Zoll auf Stabeisen um die Hälfte erhöht wurde. Allein trotz dieses Zolles und trotz der Zunahme der Eisenerzeugung, welche im Zollvereine 1847 den gewiß ansehnlichen Betrag von 7,986,867 Ctr. (Preußen zu $^5/_8$) erreichte, fand in demselben Jahre noch immer eine Einfuhr von 2,378,708 Ctr. statt. Die englische und belgische Production ist zu überlegen, als daß sie nicht mit

dem Schutzzolle fertig geworden wäre. Die Ueberlegenheit besteht aber nicht sowohl in der Güte, als in der erstaunlichen Billigkeit des Products, und diese Billigkeit hat ihren Grund nicht immer in natürlichen und technischen Vorzügen, als vielmehr in der freien Betriebsweise, welcher in den dortigen Ländern der Bergbau überlassen ist. Im Zollverein, zumal Preußen, sind es daher weniger natürliche Hindernisse und mangelhafte Communicationswege, als vielmehr bureaucratische Fesseln und veraltete Gesetzgebung, die den Bergbau verkümmern und an einer mit dem Auslande ebenbürtigen Entfaltung hindern.

Irre ich nicht, so verlauten ähnliche Klagen auch in Oesterreich. Zwar beschränkt der höhere Schutzzoll und zum Theile die völlige Prohibition die fremde Einfuhr, allein die Erzeugnisse der Berg- und Hüttenproducte stehen nicht im Verhältnisse zu den herrlichen und unermeßlichen Schätzen, welche die Gebirge des Landes fast in allen Provinzen mehr oder minder in sich fassen. Oesterreich könnte eine metallurgische Industrie besitzen, und in der Ausfuhr Zahlen aufweisen, welche England nicht nachständen. Das Eisen hat in den letzten Jahrzehenden eine solche nationalöconomische Bedeutung erlangt, daß man nach dem Umfange seines Verbrauches den Reichthum und die Cultur eines Landes bemessen kann. Hoffen wir, daß die Reform der Gesetzgebung, welche Oesterreich thatkräftig begonnen hat, den Bergbau nicht davon ausschließen, sondern denselben in Stand setzen werde, seine Erzeugnisse für Preise zu liefern, die den Verbrauch im Innern und den Absatz nach Außen um das Doppelte und Dreifache erhöhen. Bei der Revision des Tarifs wird alsdann mit vollem Recht auf diesen Gegenstand das regelnde Maß zu bestimmen

sein; denn, wenn irgendwo, so ist bei dem Eisen dem Interesse der Consumenten — wohin hier z. B. die ganze Landwirthschaft gehört — gebührende Rechnung zu tragen.

Auch in Stahl- und Eisenwaaren sind die süddeutschen Staaten abhängig von fremder Einfuhr. Sensen, Sicheln und Strohmesser kommen bereits in großen Massen aus Oesterreich, doch wäre darin der Markt noch sehr zu erweitern. Nadeln, besonders Stricknadeln, werden in Nürnberg und Schwabach in regelmäßigem Fabriksbetriebe verfertiget; Heilbronn, Balingen und Tuttlingen (Württemberg) machen in Messerarbeiten anerkennungswerthe Fortschritte. In Schwertfegerarbeiten, besonders Säbelklingen, würde Oesterreich die westphälische Fabrication am besten ersetzen. Ansehnlich dagegen ist die Fabrication von Metalldrähten, zumal in Nürnberg, Augsburg und Ulm. Das Rohmaterial wird aus Oesterreich bezogen. Eben daher kommen auch starke Einfuhren von Zündhütchen. In Gußwaaren von Eisen zeichnet sich die königlich württembergische Anstalt in Wasseralfingen aus; in Bronceguß ist München unübertroffen, doch mehr für große Kunstwerke, als für die kleineren Luxusartikel, wovon aus Frankreich noch immer bedeutende Einfuhr stattfindet.

Was die Erzeugnisse des Maschinenbaues anlangt, so haben die süddeutschen Staaten dafür nur wenige Etablissements. Von anerkannter Güte und auswärts gesucht sind die Cylinder-Schnellpressen aus Würzburg und die Papiermaschinen aus Heilbronn. Die Werkstätten für den Locomotivenbau in München und Ettlingen (Baden) gehören zu den größten in Deutschland.

Unter den landwirthschaftlichen Gewerben behaup-

tet in Baiern die Bierbrauerei den ersten Rang. Trotz der Fortschritte, welche dieselbe auch anderwärts gemacht hat, kommen die baierischen Biere noch immer zur Ausfuhr. Eßlingen in Württemberg, Freiburg im Breisgau, Neustadt an der Haardt haben Champagner-Fabriken, welche kaum zureichen, um die Nachfrage zu befriedigen. Feine Branntweine und Liqueure werden an verschiedenen Orten fabricirt. Besonderen Ruf hat das Schwarzwälder Kirschenwasser. Die Käsebereitung ist aus der Schweiz nach Oberschwaben übergegangen, und Vieles wird von da unter dem Namen Emmenthaler versendet. Die Erzeugung von Rübenzucker hat in Württemberg und zumal in Baden Fuß gefaßt, die Fabrik von Waghäusel ist vollkommen und mit Benützung der neuesten Erfindungen eingerichtet. Ein wichtiger Zweig der Bodencultur und auch der Fabrication ist für Süddeutschland der Tabak. Lahr in Baden und Umgebung gewährt vielen Menschen Beschäftigung damit. Es wird daselbst ein Schnupftabak verfertigt, der dem französischen gleichkommt und weithin Absatz findet.

Dieser kurze Abriß der süddeutschen Gewerbsthätigkeit soll und darf keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Es liegt dieß außerhalb meiner Aufgabe. Doch wäre es interessant und der Mühe werth, an anderen Orten und mit genauer Unterlage statistischer Daten von den wichtigsten Fabricationszweigen sowohl in Oesterreich als Süddeutschland eine vergleichende Uebersicht zu geben und zu zeigen, wo sie einander ergänzen und wo sie zusammen concurriren. Meine Absicht ging nicht weiter, als dafür anzuregen und eine allgemeine Skizze zu geben.

Nachstehend folgt eine den officiellen Ausweisen

entnommene Uebersicht der gesammten Einfuhr von oder über Süddeutschland nach Oesterreich und der gesammten Ausfuhr Oesterreichs nach oder über Süddeutschland im J. 1846. Den bedeutendsten Verkehr vermittelt die Donau auf den Gränzzollämtern Passau und Engelhartszell.

Waarengattung	Einfuhr in Oesterreich von oder über Süddeutschland	Ausfuhr aus Oesterreich nach oder über Süddeutschland
	Gulden in Conv. Mze.	
Natur- und landwirthschaftliche Erzeugnisse.		
Colonial-Waaren	561,038	46
Südfrüchte und Obst	7,176	68,520
Tabak	575,553	41,910
Fette Oele zum Genusse und zum technischen Gebrauche	11,825	65,480
Getreide und sonstige Feld- und Garten-Erzeugnisse	998,506	2,485,897
Getränke	437,925	9,674
Fische, Schal- und sonstige Wasserthiere	20,965	7,670
Geflügel und Wildpret	2,660	14,085
Schlacht- und Stechvieh	195,304	893,310
Thierische Producte zum Genusse	130,153	137,756
Zugvieh	126,900	89,150
Brennstoffe und Baumaterialien	852,383	196,849
Sonstige Natur- und landwirthschaftliche Erzeugnisse	120,237	128,893
Summe	4,040,625	4,139,240
Industrie-Gegenstände.		
a) Fabricationsstoffe und Halbfabricate		
Arzenei- und Parfümeriewaarenstoffe	163,320	93,291
Chemische Producte	175,578	241,096
Kochsalz	144	
Farben und Farbstoffe	2,854,331	121,538
Gummen, Harze u. dgl. Oele zum technischen Gebrauche	43,135	125,855
Gärbe-Materialien	6,132	31,567
Mineralien und Erden	127,444	175,019
Edelsteine, echte Perlen, dann edle Metalle im rohen Zustande	186,594	27,889
Unedle Metalle im rohen und halbverarbeiteten Zustande	264,726	759,745
Rohstoffe	1,600,452	5,662,774
Garne	1,582,713	76,999
Summe	7,004,569	7,315,773
b) Ganzfabricate		
Fabricate	2,506,054	2,460,236
Literarische und Kunstgegenstände	380,812	78,012
Summe	2,886,866	2,538,248
Hauptsumme	13,932,060	13,993,261

IX.

Die Zahlen im vorausgegangenen Artikel bedürfen mehrfacher Erläuterungen. Sowohl bei der Einfuhr als Ausfuhr heißt es von und über Süddeutschland, nach und über Süddeutschland. Darin sind also auch solche Waaren enthalten, welche die süddeutschen Staaten nur auf der Durchfuhr, sei es von oder nach Oesterreich, berührt haben. Die Summen derselben mit Sicherheit anzugeben, dürfte schwierig sein, denn die Statistik des Zollvereins gibt die Durchfuhr im Allgemeinen an, und unterscheidet nicht speciell zwischen den Ländern, aus welchen die Waaren kommen, und den Ländern, in welche sie übergehen. Nach Herrn Dieterici betrug im Jahre 1845 die Durchfuhr in Baiern, welches unter den süddeutschen Staaten bei dem Verkehr mit Oesterreich in hauptsächlichen Betracht kommt, 322,345 Ctr. (Werth ist nicht angegeben), wovon für Passau allein 185,059 Ctr. notirt sind. Von Baden und Württemberg mag auch einige Durchfuhr über den Bodensee statt finden. Jedenfalls kann der Betrag nicht unbedeutend sein, und eine genauere Durchsicht der aus- und eingeführten Waaren läßt bald den Transit erkennen; dahin fallen z. B. bei der Einfuhr nach Oesterreich alle Colonialwaaren, Farben und Farbstoffe, Edelsteine, Perlen, edle Metalle und Baumwolle, ein großer Theil von Tabak, Oelen, Weinen, Arzeneistoffen, chemischen Producten und Garnen. Von den Fabricaten: Galanteriewaaren, Putzwaaren, Parfümerien, Wasser, Dampfwagen und Maschinen. Ebenso geht ein Theil der Ausfuhr Oesterreichs nach Süddeutschland wieder über die süddeutsche Gränze

hinaus nach anderen Ländern *), zumal Getreide, Schlacht- und Stechvieh, Seide, Wolle, Stahl, Kupfer, Quecksilber und andere unedle Metalle. Von den Fabricaten: Wollenwaaren, Zeug- und Hammerschmiedwaaren, Glaswaaren, musicalische Instrumente.

Außer dieser Modification ist ferner zu bemerken, daß in den statistischen Tabellen die Werthe nach den officiellen Schätzungen, welche bekanntlich dem dermaligen Preis der Waare nicht mehr entsprechen, bestimmt sind, und sodann, was die Einfuhr betrifft, die Zahlen darum nicht den wirklichen Betrag genau darstellen, weil ungeachtet der verschärften Gränzbewachung doch immer noch ansehnliche Quantitäten durch Schmuggel eingebracht werden.

Die Ein- und Ausfuhr, soweit sie den Verkehr Oesterreichs mit Süddeutschland betrifft, hat sich im Jahre 1846 beinahe das Gleichgewicht gehalten. Die ganze Differenz war ein Mehr von 61,201 fl. zu Gunsten der Ausfuhr. Wenn man damit die vorausgegangenen Jahre 1844 und 1845 vergleicht, so ergibt sich folgende Zusammenstellung:

	Einfuhr von oder über Süddeutschland		Ausfuhr nach oder über Süddeutschland
1844	11,423,297 fl.	—	18,952,815 fl.
1845	13,245,754 „	—	16,428,626 „
1846	13,932,060 „	—	13,993,261 „

Demnach ist innerhalb drei Jahren die Einfuhr um 2,509,743 fl. gestiegen, und die Ausfuhr um 4,959,554 fl. zurückgegangen. Den Waarengattungen nach ergeben sich die Differenzen aus nachstehender Tabelle:

*) Als süddeutsche Gränze gilt hier nicht nur die deutsche Gränze nach Frankreich und der Schweiz, sondern, wie schon oben gesagt, die Mainlinie, so daß also, was von österreichischen Producten und Fabricaten dieselbe passirt, als Durchfuhr angenommen wird.

Waarengattungen	Von und über Süddeutschland wurden nach Oesterreich eingeführt		
	1844	1845	1846
	fl. in CM.		
Natur- und landwirthschaftliche Erzeugnisse.			
Colonial-Waaren . . .	528155	623026	561038
Südfrüchte und Obst . .	7702	7502	7176
Tabak	541209	478395	575553
Fette Oele zum Genusse und zum technischen Gebrauche . .	10635	9325	11825
Getreide und sonstige Feld- und Garten-Erzeugnisse . . .	1153349	1365848	998506
Getränke	489038	498460	437925
Fische, Schal- und sonstige Wasserthiere	64870	34330	20965
Geflügel und Wildpret . .	1981	2299	2660
Schlacht- und Stechvieh . .	79401	155511	195304
Thierische Producte zum Genusse	122625	166382	130153
Zugvieh	106400	95860	126900
Brennstoffe und Baumaterialien	670403	740933	852383
Sonstige Natur- und landwirthschaftliche Erzeugnisse . .	149497	130438	120237
Summe	3925265	4308309	4040625
Industrie-Gegenstände.			
a) Fabricationsstoffe und Halbfabricate.			
Arzenei- und Parfümeriewaarenstoffe	136309	153611	163320
Chemische Producte . . .	153492	165092	175578
Kochsalz	193	188	144
Farben und Farbstoffe . .	2779463	2775182	2854331
Gummen, Harze u. dgl. Oele zum technischen Gebrauche . .	29475	47480	43135
Gärbe-Materialien . . .	5825	7463	6132
Mineralien und Erden . .	116083	127533	127444
Edelsteine, echte Perlen, dann edle Metalle im rohen Zustande	158193	124127	186594
Unedle Metalle im rohen und halbverarbeiteten Zustande . .	80085	105522	264726
Rohstoffe	1158823	1311762	1600452
Garne	1060891	1641869	1582713
Summe	5678832	6459829	7004569
b) Ganzfabricate.			
Fabricate	1651207	2131387	2506054
Literarische und Kunstgegenstände	167993	346229	380812
Summe	1819200	2477616	288686

Waarengattungen.	Von und über Süddeutschland wurden von Oesterreich ausgeführt		
	1844	1845	1846
	fl. in CM.		
Natur- und landwirthschaftliche Erzeugnisse.			
Colonial-Waaren . . .	1132	—	46
Südfrüchte und Obst . .	91258	75990	68520
Tabak	28780	22670	41910
Fette Oele zum Genusse und zum technischen Gebrauche . .	59085	141135	65480
Getreide und sonstige Feld- und Garten-Erzeugnisse . .	3811584	2666976	2485897
Getränke	28627	11548	9674
Fische, Schal- und sonstige Wasserthiere	9630	8905	7670
Geflügel und Wildpret . .	15317	17962	14085
Schlacht- und Stechvieh . .	1667175	939493	893310
Thierische Producte zum Genusse	203910	145423	137756
Zugvieh	134840	110480	89150
Brennstoffe und Baumaterialien	221166	206890	196849
Sonstige Natur- und landwirthschaftliche Erzeugnisse . .	161042	161322	128893
Summe	6433546	4508794	4139240
Industrie-Gegenstände.			
a) Fabricationsstoffe und Halbfabricate			
Arzenei- und Parfümeriewaarenstoffe	74557	97600	39291
Chemische Producte . . .	249543	274188	241096
Kochsalz	1487	18529	—
Farben und Farbstoffe . .	160737	189052	121538
Gummen, Harze u. dgl. Oele zum technischen Gebrauche . .	118760	135300	125855
Gärbe-Materialien . . .	68351	58348	31567
Mineralien und Erden . .	172333	190600	175019
Edelsteine, echte Perlen, dann edle Metalle im rohen Zustande .	25863	26142	27889
Unedle Metalle im rohen und halbverarbeiteten Zustande . .	779772	681747	759745
Rohstoffe	8012570	7450193	5662774
Garne	49569	48577	76999
Summe	9713542	9170276	7315773
b) Ganzfabricate			
Fabricate	2732268	2681365	2460236
Literarische und Kunstgegenstände	73459	68191	78012
Summe	2805727	2749556	2538248

Was nun die Waarendurchfuhr im Jahre 1846 betrifft, so ist

	durch Oesterreich nach Süddeutschland eingegangen	durch Oesterreich aus Süddeutschland ausgegangen
Natur- und landwirthschaftliche Erzeugnisse	1,091,528 fl.	832,172 fl.
Fabricationsstoffe und Halbfabricate . . .	2,659,406 „	961,191 „
Ganzfabricate (mit Einschluß der literarischen und Kunstgegenstände)	664,026 „	7,982,195 „

Von Natur- und landwirthschaftlichen Erzeugnissen ist die bedeutendste Durchfuhr nach den süddeutschen Staaten von Triest und Venedig (863,822 fl. Colonialwaaren und Droguen); in Fabricationsstoffen und Halbfabricaten ebendaher und von der Türkei (1,377,714 fl., vornehmlich Talg, Schmalz, Seide, Schafwolle, Obst, Honig, Leder und Felle); in Fabricaten von Triest und Venedig, der Schweiz und Italien.

Von Süddeutschland im Transit durch Oesterreich sind in Natur- und landwirthschaftlichen Erzeugnissen die größten Sendungen geschehen: nach der Schweiz (554,751 fl.), Rußland (58,969 fl.), Triest und Venedig (57,909 fl.), in Fabricationsstoffen und Halbfabricaten nach der Schweiz (365,138 fl.), Triest und Venedig (211,447 fl.), Türkei (185,891 fl.), Italien (77,219 fl.); in Fabricaten nach Triest und Venedig (4,624,860 fl.), Türkei (1,582,932 fl.), Italien (1,308,662), Rußland (214,590). Die Fabricate bestanden hauptsächlich in Baumwollwaaren (1,510,800), Bleistiften (57,900 fl.), Büchern (26,700 fl.), feinen Eisen- und Stahlwaaren, Blechwaaren, Nadeln (556,000), Galanteriesachen, Kurzwaaren, Uhren (937,000), Handschuhen (21,600), Hüten (16,000 fl.),

Instrumenten (49,400), Krämereiwaaren von Leder, Holz, Pappe, Papiermaché, insoferne sie nicht zu Galanteriesachen gehören (640,700 fl.), Leder und Lederwaaren (286,300), Lein- und Hanfwaaren (326,400 fl.), Maschinen (70,500 fl.), Messingwaaren (275,500 fl.), Papier (20,037 fl.), Parfümerien (37,867 fl.), Putzwaaren (100,500 fl.), Schafwollwaaren (1,779,000 fl.), Seidenwaaren (380,400 fl.), Silberarbeiten (60,000 fl.), Porzellan (261,000 fl.), hölzernen Uhren (18,500 fl.), Waffen (38,400 fl.).

Die Durchfuhr ist bis auf eine kleine Differenz im Jahre 1845 in ihrem Gesammtbetrag sich gleich geblieben. Sie betrug:

1844	14,227,963 fl.
1845	13,479,860 fl.
1846	14.190,518 fl.

Nach Rubriken specificirt ergeben sich folgende Vergleiche:

	Durch Oesterreich nach Süddeutschland eingegangen		
	1844	1845	1846
	Gulden		
Natur- u. landwirthschaftl. Erzeugnisse	906094	1006653	1091528
Fabricationsstoffe u. Halbfabricate . .	2819092	2832672	2659406
Ganzfabricate, mit Einschluß der literarischen und Kunstgegenstände . .	686216	699160	664026

	Durch Oesterreich aus Süddeutschland ausgegangen		
	1844	1845	1846
	Gulden		
Natur- u. landwirthschaftl. Erzeugnisse	697800	777196	832172
Fabricationsstoffe u. Halbfabricate . .	1156312	934049	961191
Ganzfabricate, mit Einschluß der literarischen und Kunstgegenstände . .	7962449	7210130	7982195

X.

Auf derartigen statistischen Gegenüberstellungen werden die Messungen und Gleichungen beruhen, denen ein Vertrag oder Bündniß der Handels- und Gewerbsinteressen Oesterreichs mit den süddeutschen Staaten unterzogen werden muß. Wenn man bedenkt, wie die Bestimmungen des österreichischen Tarifs viele Einfuhren erschweren, wo nicht unmöglich machen, so wird man über den Umfang und den Betrag staunen, welchen dessenungeachtet der Verkehr in immer steigenden Progressionen genommen hat.

Der Waarenhandel zwischen Oesterreich und den süddeutschen Staaten, Ein-, Aus- und Durchfuhr zusammen, hatte im Jahre 1846 die Summe von 42,115,839 fl. C. M. erreicht. In diesem Ensemble geht Süddeutschland Preußen weit voraus. Mit Sachsen steht es ziemlich gleich, doch zeigt Sachsen bei der Ein- und Ausfuhr einige höhere Ziffern. Man übersehe indeß nicht die Waarengattungen, worin die höheren Ziffern vorkommen. Bei der Einfuhr sind es Colonial-Waaren, Rohstoffe und Garne, die als Transitgut von den Nordseehäfen über die sächsische Gränze eingehen. Bei der Ausfuhr kommen nur drei Artikel in Betracht, Brennstoffe, Baumaterialien und Fabricate. Von letzteren führt Oesterreich über 4 Millionen Gulden mehr nach Sachsen aus, als nach Süddeutschland. Bei der Durchfuhr gehen die süddeutschen Staaten Sachsen um mehrere Millionen voraus. In dem Landhandel Oesterreichs nehmen die süddeutschen Staaten bereits jetzt den dritten Rang ein, denn Sachsen und die Schweiz, welche eine fast gleiche Summe aufweisen, haben nicht den directen Handel, da, wie schon erwähnt, ein großer Theil der

Güter, die sie nach Oesterreich ein- und von Oesterreich ausführen, Transit aus oder nach den Seehäfen ist.

Man könnte mir hier einwerfen, daß einer der wichtigsten Importe Süddeutschlands nach Oesterreich, Farben und Farbstoffe, gleichfalls nur Transitgut aus England und Holland sei. Dieß ist zwar richtig, allein der Handel damit nach Oesterreich geschieht nicht direct von den holländischen oder englischen Seehäfen aus, sondern ist Zwischenhandel. Es gibt in Süddeutschland, zumal im Württembergischen, sehr große Indigo- und Drogueriegeschäfte, welche ihre beste Kundschaft in Oesterreich haben. Sie unterhalten in Wien und Linz wohl assortirte Niederlagen und lassen durch ihre Agenten das ganze Land bereisen. Es kommt nicht selten vor, daß sie auf diese Weise selbst Waaren, die sie aus Triest bezogen haben, mit Vortheil wieder nach Oesterreich zurückverkaufen. Es ist wahr, daß dieser Verkehr sich seit langer Zeit eingewöhnt hat, daß jene süddeutschen Häuser durch vieljährige Erfahrungen große Geschäftskenntniß erlangt haben und ansehnliche Mittel besitzen, welche ihnen gestatten, lange Credite zu geben; allein die Ursache dieser auffallenden Erscheinung liegt tiefer, sie liegt darin, daß in dem österreichischen Binnenlande sich noch nicht jener kaufmännische Unternehmungsgeist festgesetzt hat, der nach großen Verhältnissen speculirt und — arbeitet. Wien müßte in Betracht seiner Reichthümer und seiner commerciellen Bedeutung im Waarengeschäfte viel ansehnlichere und zahlreichere Häuser haben, als es hat.

Bei dem Getreide zeigen die Tabellen sehr schwankende Zahlen, je nachdem eben der Ausfall der Ernte war. Natürlich überwiegt die Ausfuhr aus Oester-

reich um durchschnittlich 135 % die Einfuhr nach Oesterreich. Indeß decken die süddeutschen Staaten in gewöhnlichen Jahren so ziemlich durch eigene Production ihren Bedarf, und der größere Theil der österreichischen Einfuhr geht daher als Transit nach Tirol auf dem Inn) und nach der Schweiz. Auch importirt Baiern allein und zwar mit Zollbegünstigung bedeutende Quantitäten Getreide nach Tirol (im Jahre 1846 für 742,396 fl.). Dieses würde in dem Absatze seiner Weine ein sehr lohnendes Tauschmittel besitzen, wenn nicht die Zollschranke entgegenstünde. Tirol fühlt die Absperrung von Süddeutschland vielleicht drückender, als jede andere Provinz der Monarchie, da es außer seinem Weine und einigen kleinen Industriezweigen gar keine Ressourcen hat. Sein in früheren Zeiten so blühendes Speditionsgeschäft zwischen Italien und Deutschland ist auch zurückgegangen.

Die Ausfuhr von österreichischen Weinen nach Süddeutschland betrug 1846 nicht mehr als 4200 fl. Allerdings werden dieselben nicht an dem Rhein, Neckar und Main auftreten, aber Ober- und Niederbaiern und die Oberpfalz bieten doch ein nahe gelegenes und nutzbares Feld. Oesterreich erzeugt so vortreffliche Weine, daß sie, zumal in den Mittelsorten, keine Concurrenz zu scheuen brauchen. Die Einfuhr deutscher Weine ist in den Ausweisen nicht abgesondert angeführt. Eine Schätzung derselben auf ca. 200,000 fl. wird wohl nicht übertrieben sein, da doch nur die edleren und theueren Sorten versendet werden.

In der Bierbrauerei bleibt Baiern überlegen und auch die Einführung feiner Spirituosen, zumal des Kirschwassers, würde bei Herabsetzung des Zolles zunehmen.

Unter die Einfuhr der Baumaterialien sind auch

die Schiffe zu rechnen, welche aus Baiern und Würtemberg die Donau nach Wien herabkommen, daselbst zerschlagen und als Holz verkauft werden. Ihr Werth betrug im Jahre 1846 105,564 fl.

Bei Schlacht= und Stechvieh hat die Ausfuhr aus Oesterreich in den Jahren 1844 bis 1846 beinahe um die Hälfte abgenommen (1,667,175 fl. gegen 893,310 fl.), die Einfuhr nach Oesterreich dagegen um mehr als das Doppelte zugenommen (79,401 fl. gegen 195,304 fl.). Die Hauptursache der großen Ausfuhr im Jahre 1844 war eine in Süddeutschland herrschende Viehseuche. Bei den außerordentlichen Fortschritten, welche die süddeutsche Viehzucht mit jedem Jahre macht, wird die Summe mehr und mehr abnehmen, wenigstens was Ochsen und Kälber betrifft, doch könnte das österreichische Vieh bei erleichterten Transportmitteln in der Einfuhr nach Frankreich auftreten.

An Zugvieh wird seit den letzten Jahren mehr nach Oesterreich eingeführt, als ausgeführt, besonders Pferde, die zum großen Theile aus württembergischen Gestütten kommen.

Auch bei den chemischen Producten und Arzneistoffen ist Süddeutschland vorwärts gegangen, und hat 1846 für 50,000 fl. mehr Oesterreich zugeführt, als 1844. Dagegen ist Oesterreich in der Ausfuhr ziemlich stationär geblieben.

Sehr bedeutend erscheint die Vermehrung in der Einfuhr unedler Metalle, die von 80,085 fl. im Jahre 1844 auf 264,726 fl. stieg, während die Ausfuhr im Jahre 1844 noch 779,772 fl. betrug, im Jahre 1845 auf 681,747 fl. fiel, und sich im Jahre 1846 wieder auf 759,745 fl. erhob. Es ist vornehmlich die im Zoll begünstigte Einfuhr von schwarzem Eisenblech

(159,584 fl.) für die Donau-Dampfschiffe, so wie die Zunahme von Eisen- und Stahldraht (45,200 fl.), welche jene Erhöhung bewirkten. Das Eisenbleche ist englische Einfuhr, die Drähte aber kommen von württembergischer und bairischer Fabrication. Bei der Ausfuhr österreichischer Metalle kommen nur Stahl und Quecksilber in Betracht, denn seine Sendungen in Eisen (70,112 fl.) sind doch nur ein winziger Beitrag für die ungeheuere Consumtion dieses Materials auch in den süddeutschen Staaten. Ich habe schon in Art. VIII. darauf hingewiesen, welch reiches Feld der Ausbeute Süddeutschland für die metallurgische Industrie Oesterreichs bieten würde, wenn dasselbe seine unermeßlichen Reichthümer besser zu nützen verstünde. England und Belgien sind von der Natur nicht reicher ausgestattet, aber wie ganz anderen Gebrauch haben sie davon gemacht!

Einen auffallenden Rückgang hat die Ausfuhr von Rohstoffen erlitten, obgleich nach der Schweiz und Italien es noch immer Süddeutschland ist, wohin Oesterreich die stärksten Ausfuhren in Rohstoffen vermittelt. Sie betrugen im Jahre 1844: 8,012,570 fl., im Jahre 1846 waren sie auf 5,662,774 fl. zurückgegangen. Das Deficit zeigt sich vornehmlich bei der Schafwolle, wovon im Jahre 1844 für 4,808,480 fl., im Jahre 1846 nur für 2,841,680 fl. ausgeführt wurde. Für das Steigen dieses Productes sind geringe Hoffnungen. Seit dem Erscheinen der australischen Wolle auf den englischen Märkten haben die deutschen Einfuhren mit jedem Jahre abgenommen. Die Wollmärkte des Zollvereins haben dieselbe Erfahrung gemacht. In ganz feinen Sorten wird die ungrische Wolle für lange Zeit noch unentbehrlich sein, und ebenfalls ist Süddeutschland in dem Mehrbedarfe

seiner Fabrication zum Verhältnisse seiner eigenen Wollerzeugung auf den österreichischen Import angewiesen. Auch bei Seide, Flachs und Hanf ergibt sich eine, wenn gleich nicht bedeutende, Verminderung. Baumwolle ist etwas gestiegen, von 8192 fl. (im Jahre 1844) auf 19,296 fl. (im Jahre 1846) und 24,160 fl. (im Jahre 1847. *) Allein dieß will doch so gut wie nichts heißen, in Betracht dessen, was die österreichischen Seehäfen bei der Ausdehnung ihres Marktgebietes über Süddeutschland leisten könnten. Triests Ausfuhr von Caffee und Zucker dahin ist gleich Null. Niemand wird behaupten, daß der Holländer mit einem Male aus Baiern und Württemberg zu verdrängen, wohl aber daß ihm eine immer wachsende Concurrenz zu bereiten sei, sobald beschleunigte und regelmässige Verbindungen nach der Adria führen, und sich in Wien und Linz große Commissionsgeschäfte für Colonialwaaren etabliren werden, ähnlich, wie es in Cöln und Mannheim der Fall ist. Die Einfuhr in Garnen betrug im Jahre 1844 1,060,891 fl., im Jahre 1845 stieg sie auf 1,641,869 fl. und im Jahre 1846 fiel sie auf 1,582,713 fl. Beinahe zwei Drittheile davon gehen auf die hauptsächlich feinern Nummern des Baumwollgarnes, welche aus der Schweiz und Frankreich eingehen, doch mag Tirol auch Einiges aus den bairischen Spinnereien beziehen. Obgleich der Zollverein nur den kleineren Theil seines Bedarfes an Twist selbst erzeugt, so sind doch die Sendungen Oesterreichs dabei nicht der Rede werth. Schon früher wurde angeführt, wie sehr die süddeutschen Spinne-

*) Für das Jahr 1847 sind die officiellen Ausweise noch nicht veröffentlicht, doch habe ich durch gütige Vermittelung über einige Hauptartikel Daten erhalten, die ich am betreffenden Orte anführe.

reien nach den schützenden Bestimmungen des hiesigen Tarifs verlangen. Es gibt zwar nur wenige Etablissements, aber dieselben sind so großartig angelegt, so reich ausgestattet, und durch die Noth zu so außerordentlichen Kraftanstrengungen gezwungen, daß sie bei einer nur geringen Zollerhöhung an der Spitze dieses Fabricationszweiges bleiben dürften, die österreichischen Spinnereien würden in höheren Nummern den Markt mit ihnen theilen oder eigentlich das, was jetzt aus England eingeführt wird, von den süddeutschen Spinnereien zum Theile wenigstens bezogen werden müssen. Unter den 146,245 fl. für Flachsgarn ist gewiß kein unbeträchtlicher Theil von württembergischer Herkunft. Die mechanische Spinnerei in Urach arbeitet seit einiger Zeit auch außer Land. In Oesterreich ist das Handgespinnst noch immer vorherrschend, und die Maschine hat unter dem geringen Schutze von 2½ fl. für den Centner Garn nicht rechten Fortgang finden wollen.

Was nun die Einfuhr von Fabricaten aus Süddeutschland anlangt, so ist dieselbe die bedeutendste unter allen Gränzländern Oesterreichs, und selbst über die vereinigten Seehäfen wird bei Weitem weniger eingeführt. Auch hat diese Einfuhr mit jedem Jahre zugenommen. Sie ist in den Jahren 1844 bis 1846 um mehr als eine Million Gulden gestiegen, und hat die Ausfuhr von Fabricaten aus Oesterreich, welche in demselben Zeitraume um 300,000 fl. zurückgegangen, nicht nur erreicht, sondern auch überholt (1846: 2,886,866 fl. Einfuhr gegen 2,538,248 fl. Ausfuhr). Es würde indeß ein falscher Schluß sein, wollte man nach jenen Zahlen die Bedeutung und den Einfluß der süddeutschen Industrie für die Ausfuhr nach Oesterreich beurtheilen. Der größere Theil, wohl mehr als

die Hälfte, der über die süddeutsche Gränze nach Oesterreich eingehenden Fabricate ist fremden Ursprungs und nur Transit durch die süddeutschen Staaten. Dahin gehören z. B. Maschinen, Dampfwagen und Taschenuhren, welche zusammen einen Werth von mehr als 1,200,000 fl. repräsentiren, wovon vielleicht nicht mehr als der sechste Theil auf süddeutsche Rechnung fällt *).

Auch bei Seiden- und Wollenwaaren (im Jahre 1846 22,600 und 29,524 fl.) dürften französische und rheinische Fabricate concurriren. In Baumwollwaaren (im Jahre 1847 45,000 fl.) arbeitet dem Vernehmen nach die Augsburger mechanische Weberei Einiges für die Ausfuhr nach Oesterreich. Ausschließlich oder doch zum bei Weitem größten Theil süddeutschen Ursprungs sind folgende Fabricate: Leder und Lederwaaren, unbedingt der bedeutendste Gegenstand des süddeutschen Exports nach Oesterreich, und der mit jedem Jahre in starken Progressionen gestiegen ist:

1844	124,350 fl.	1846	187,500 fl.
1845	126,819 „	1847	259,730 „

Papier (im Jahre 1847 71,547 fl.), hölzerne Uhren (i. J. 1847 36,693 fl.), Messingarbeiten und Nadeln (1846 44,185 fl.), Drechsler- und Galanteriewaaren (1846 31,720 fl.), Holzwaaren (1847 28,830 fl.), chirurgische, mathematische, optische Instrumente, (1847 28,394 fl.), Brillengläser (1846 9725 fl.) Korbmacherarbeiten (1846 17,131 fl.), Rechentafeln (1846 16,224 fl.), Marmorarbeiten (1846 52,750 fl.), Waffen (1846

*) Die Fabrik von Maffei in München hat in den letzten Jahren einige Lieferungen von Maschinen und Maschinentheilen nach Oesterreich effectuirt; größere Bestellungen noch erhielt die Keßler'sche Maschinen-Fabrik in Carlsruhe.

41,673 fl.), Hüte (1846 12,243 fl.), Strohwaaren (1846 12,210 fl.).

Die Ausfuhr Oesterreichs nach Süddeutschland in Fabricaten geschieht vornehmlich in zwei Artikeln, die zusammen zwei volle Drittheile der ganzen Ausfuhr betragen. Sie sind Schafwoll- und Glaswaaren. Jene erreichten im Jahre 1847 die Summe von 621,245 fl,, diese die Summe von 1,080,289 fl. Darauf folgen Zeug- und Hammerschmied-Waaren (1847 244,450 fl.), Hanf- und Linnen-Waaren (1846 112,332 fl.), Seidenwaaren (1847 42,800 fl.), Drechsler- und Galanterie-Waaren (1846 68,955 fl.). Ein nicht unbeträchtlicher Theil dieser Gegenstände, zumal Glaswaaren, ist gleichfalls nur Transit, und geht durch Süddeutschland nach der Schweiz, Frankreich und andern Ländern des Westens.

Beschränkt man den Vergleich der Aus- und Einfuhr nur auf solche Gattungen und Quantitäten von Fabricaten, die der einheimischen Industrie angehören, und zum Verbrauch innerhalb Oesterreichs und der süddeutschen Staaten verbleiben, so dürfte als Ergebniß ein ziemliches Gleichgewicht herauskommen; doch ist dabei nicht zu übersehen, daß der bei Weitem liberalere Tarif des Zollvereins den österreichischen Einfuhren einen größeren Vorschub gewährt, als umgekehrt der österreichische Tarif den Einfuhren aus dem Zollvereine, und insofern relativ genommen die Verhältnisse nicht gleich sind. Die Kurzwaaren-Industrie würde ganz andere Einfuhren nach Oesterreich bewirken, wenn sie dieselben nicht mit 60% des Werthes verzollen müßte. Auch das Leder ist noch immer zu hoch belastet, als daß der Bedarf davon in seinem ganzen Umfang befriedigt werden könnte. Nicht minder würde die österreichische Industrie durch

Aufhebung und Modificirung gewisser Zollsätze ihre Rechnung finden, z. B. bei freiem Bezuge der Baumwolle und Herabsetzung der Eisenzölle — letztere zumal, um die Hüttenbesitzer durch die Furcht vor der Concurrenz zu größerer Thätigkeit anzuspornen. Wenn den süddeutschen Staaten durch einen Zoll- und Handelsvertrag mit Oesterreich das weite Marktgebiet im Osten und Süden geöffnet wird, und die Entfernungen dahin, durch billige, regelmässige und schnelle Communicationen gemindert werden, so kann es nicht fehlen, daß ihre Gewerbsthätigkeit auch in solchen Fabricationszweigen einen Aufschwung nimmt, welche bei den dermaligen Tarifsätzen des Zollvereins die für den Anfang nöthige Hilfe und Stärkung nicht erlangen konnten. Es fehlt den süddeutschen Industriellen nicht an Thätigkeitstrieb und Unternehmungsgeist, die Noth hat sie gezwungen, alle Kräfte anzuspannen, und auch ihre geistigen Mittel zu Rath zu nehmen, sie sind nicht verwöhnt durch sorglose Sicherheit des Besitzes, und der Schutzzoll hat ihnen noch niemals eine Prämie müheloseu Genusses gewährt. Sobald sich einigermassen lohnende Aussichten zeigen, werden sich auch die Capitalien wieder in die Industrie wagen, die sich jetzt zurückgezogen haben. Den österreichischen Fabricanten bieten sich mit dem Anschluß der süddeutschen Staaten nicht nur neue Consumenten dar für solche Waaren, in deren Verfertigung sie überlegen sind, sondern auch neue Absatzwege für den auswärtigen Verkehr nach Westen. Ein geschlossenes Handelsgebiet von der türkischen Gränze bis an den Rhein ist eine Macht, die keine Zurücksetzung ihrer Interessen dulden wird.

Ich würde fürchten, dem gerechten Selbstgefühl der österreichischen Fabricanten zu nahe zu treten, wollte

ich ihnen Besorgnisse wegen einer durch Anschluß ihrer süddeutschen Gewerbsgenossen entstehenden Concurrenz unterstellen. Sie sind doch zu sehr im Vortheile der Mehrheit und eines langen Besitzes, als daß sie einen Wettkampf der Intelligenz, des Fleißes und der kräftigen Ausdauer scheuen sollten. Wer dabei unterliegt, darf sich über sein Schicksal nicht beklagen, denn wenn es Pflicht des Staates ist, wohlerworbene Rechte zu schützen, so ist es ebenso Sache derer, die den Schutz genießen, daß sie denselben verdienen. Uebrigens ist der innere Markt noch gar sehr einer Erweiterung fähig. Wenn wir sehen, was in England, Belgien und Frankreich der Kopf der Bevölkerung an Manufacten jährlich verbraucht, so stehen wir dagegen weit zurück, und noch manche neue Fabrik kann neben den alten Geschäft und Absatz finden.

XI.

In einer Beziehung dürfte allerdings die handelspolitische Verbindung der süddeutschen Staaten mit Oesterreich von gewichtigem Einflusse sein, nämlich in Beziehung auf die Herstellung einer wohlfeileren Fabrication und die daraus folgende Vermehrung der Ausfuhren. Allein man kann diesen Einfluß wohl keinen nachtheiligen nennen, denn er würde ja gerade bewirken, was die neue Zeit und das neue deutsche Bündniß erreichen soll. Wenn überhaupt die Ausfuhr österreichischer Manufacte der Ausfuhr von Manufacten des Zollvereines ansehnlich zurücksteht, so zeigen auch die im Artikel IX. aufgeführten Tabellen der Durchfuhr, zu wie ansehnlichen Beträgen trotz aller Schwierigkeiten die Fabricate des Zollvereines selbst

auf den Märkten der Donauländer und der Levante erscheinen, und zwar in Artikeln: wie Baumwoll-, Schafwoll-, Seiden-, feinen Eisen- und Stahlwaaren, kurzen und Krämerwaaren, wo die österreichische Industrie ungleich günstigerer Bedingungen sich erfreuen könnte. Ich habe in den Artikeln III und IV ausführlich den Donau- und Levantehandel besprochen und dabei der deutschen Einfuhren gedacht. Das neueste Heft des preußischen Handelsarchives enthält einen interessanten Aufsatz über die Handelsbewegung auf der untern Donau im Jahre 1848, und darunter eine vergleichende Uebersicht der Einfuhren aus Oesterreich und aus Deutschland in den Galatzer Hafen, so wie der Durchfuhren nach Constantinopel. In beiden Rubriken wird Oesterreich von Deutschland um nahe 40% überwogen. Wenn man nach den Gründen dieser Erscheinung forscht, so ist es nicht die geringere Beschaffenheit des Fabricats, als vielmehr die Preisdifferenz, um welche das österreichische Fabricat theurer zu stehen kommt, als die concurrirende Waare. Die Zeiten sind vorbei, wo man mit einem einzigen Geschäfte Vermögen gewinnen konnte; die Concurrenz dringt jetzt überall hin und streitet sich um winzige Vortheile. Eine kleine Verbesserung in einer Spindel oder einem Webestuhl befähigt den englischen Fabricanten sofort zur Herabsetzung des Preises, und wie unbedeutend sie auch für den Augenblick und im Detail scheint, für die Dauer und in der Masse trägt sie doch etwas Erkleckliches aus. Eine Industrie, welche für den Export arbeitet, muß auch genau von dem Geschmack und der Mode ihrer auswärtigen Kunden unterrichtet sein, und bis ins Kleinste darauf achten. So werden Waaren, die von England nach China bestimmt sind, auf eine ganz eigene Weise in bunte Leinwand gepackt, wie man sie

nun einmal im himmlischen Reiche zu lieben pflegt. Dieß und vieles Andere scheinen zwar Kleinigkeiten, haben aber vielleicht mehr Einfluß, als sich Mancher vorstellt.

Ein Zoll- und Handelsverband der süddeutschen Staaten mit Oesterreich bei einer dem Osten zugekehrten nationalen Handelspolitik müßte für die Donaustädte von dem segensreichsten Erfolge begleitet sein. Ulm und Regensburg würden weit über ihre mittelalterliche Größe emporblühen, und Passau, am Zusammenflusse zweier schiffbarer Flüsse gelegen, ginge einer ungeahnten Zukunft entgegen. Ebenso Linz, als das Emporium für den Verkehr nach Böhmen und die nördlichen Länder. Doch den Preis vor allen würde Wien davontragen. Die Geschichte des Landes und der Dynastie, deren Haupt- und Residenzstadt es ist, hat ihm reichen Friedens- nnd Kriegsruhm zugebracht; allein erst einer neuen Zeit wird es vorbehalten sein, dazu noch die Auszeichnung als einer der größten Handelsplätze des Continents beizufügen. Der Gegenstand würde eine eigene Arbeit verlohnen; ich kann nur auf die Karte verweisen, auf die ihrer Vollendung nahe Verbindung der beiden Meere im Norden und Süden und auf eine Vergegenwärtigung alles dessen, was über die gleiche, ja noch größere Nothwendigkeit der Verbindung zwischen Osten und Westen gesagt worden ist. Gerade in den Mittelpunct aller dieser Radien fällt Wien — eine großartige und umfassende Benützung so selten vereinigter Vortheile, und Wien ist innerhalb 25 Jahren die Metropole des osteuropäischen Binnenhandels. Die Messen, wo die morgenländischen Kaufleute erscheinen, werden dann nicht mehr in Leipzig gehalten, ein weites wohlassortirtes Entrepôt auch für fremde Fabrication und eine per-

manente Ausstellung deutscher Industrieerzeugnisse bietet schon in Wien jeder Wahl reiche Befriedigung und allen Bestellungen und Versendungen sofortigen Vollzug. Ganz neu sind diese Pläne keineswegs, die kaufmännische Betriebsamkeit war von selbst darauf verfallen, und bulgarische Handelsleute hatten bereits angefangen, statt in Leipzig in Wien ihre Einkäufe zu machen. Die politischen Unruhen des verflossenen Jahres sind störend dazwischen getreten; an einer umsichtigen Regierung wäre es jetzt, den Fingerzeig zu benützen und durchgreifende Maßregeln anzuordnen. Die bestehenden Zollverhältnisse sind ein Hinderniß, aber kein unüberwindliches, am wenigsten, wenn den Sieger so großer Lohn erwartet.

Daß ein Fallen der süddeutschen Zollschranken Arbeits- und Vermögenscapitale nach Oesterreich ziehen werde, ist sehr wahrscheinlich. Eine solche Einwanderung hat aber bis jetzt noch keine Staatsregierung für ein Unglück angesehen. Als die Aufhebuug des Edicts von Nantes viele gewerbsfleißige und vermögende Bürger aus ihrem Vaterlande vertrieb, so hat Preußen durch die gastfreundliche Aufnahme derselben seinen staats- und volkswirthschaftlichen Interessen den größten Dienst geleistet, denn es hat nicht den kleinsten Theil der Stärke und Blüthe seiner Industrie dieser Einwanderung zu danken.

Ich finde mich hier veranlaßt, einer Thatsache zu erwähnen, die, obgleich sie in stiller und ununterbrochener Wirksamkeit Jahrhunderte lang besteht, noch nicht so bekannt ist, als man erwarten sollte. Ich meine nämlich die Wanderschaft der deutschen Handwerksburschen nach Oesterreich und vornehmlich Wien Wer hat nicht auswärts schon, auch ohne daß er in der Kaiserstadt war, von dem „Stock im Eisen" ge-

hört, diesem sprechenden Denkmale aus vergangenen Zeiten, wohin jeder angekommene Handwerksbursche die ersten Schritte lenkte, um feierlich seinen Nagel einzuschlagen. Ist auch dieser alte Brauch verschwunden, die Wanderungen sind noch wie vor geblieben. Vor Allem ist es das südwestliche Deutschland, Baiern, Schwaben und die Pfalz, dessen arbeitsame Jugend noch immer dem alten Wanderzuge nach Osten folgt. Wie viele Meister findet man draußen, die von ihren Lehrjahren in der Kaiserstadt mit freudiger Erinnerung zu erzählen wissen; allein wie viele Meister findet man auch hier in der Kaiserstadt selbst, die als Gesellen von draußen aus dem Reiche hereingekommen sind, ihr Geschäft tüchtig gelernt, sich hier gefallen und als Bürger der Stadt und des Landes niedergelassen haben. Es ist wirklich auffallend, bei einer Musterung des Wiener Handwerksstandes auf eine so ansehnliche Zahl Eingewanderter zu stoßen. Sie zeichnen sich in der Mehrheit durch Fleiß, Intelligenz und fortschreitende Strebsamkeit vortheilhaft aus. Wie sehr die Geschäfte von dem Zuzug fremder Arbeiter abhängig sind, hat sich in letzter Zeit augenscheinlich erwiesen. Weil in Folge der politischen Unruhen die Wanderschaft aus Deutschland abgenommen hatte, fehlte es mit einem Male in den meisten Werkstätten an brauchbaren Händen. Was hier von den Handwerkern gesagt ist, gilt auch höher hinauf in die industriellen und kaufmännischen Kreise. Wie manche angesehene Fabricanten und Geschäftsleute wären nicht zu nennen, welche ebenfalls aus jenen Theilen des deutschen Vaterlandes hieher übergesiedelt, ihr Glück gesucht und gemacht haben.

Ich bin nun an der Stelle angelangt, um einige Worte über deutsche Einwanderung und Colonisation

in Ungarn zu sagen. Wenn der Frage von jeher eine außerordentliche Bedeutung zuerkannt worden war, so hat sie durch die neueste Wendung der Dinge vermittelst der Reichsverfassung vom 4. März und der vollständigen Bezwingung der ungrischen Revolution die dringendsten Motive erhalten. Vielleicht findet sich später Gelegenheit, ihr die ausführliche und gründliche Behandlung zu widmen, welche sie verdient; hier soll ihrer nur mit Beschränkung auf die besondere Aufgabe dieser Artikel gedacht werden. Ich glaube nämlich, daß an eine Handelsverbindung Oesterreichs mit den süddeutschen Staaten nicht eher ernstlich gedacht werden kann, als bis die Zwischenzolllinie gefallen, Oesterreich mit Ungarn commerciell vollkommen geeinigt ist. Der Eintritt dieser Bedingung ist indeß nach §. 7 der österreichischen Reichsverfassung außer Zweifel gestellt und ich brauche daher über die Zweckwidrigkeit und Nutzlosigkeit der Binnenzolllinie kein Wort zu verlieren. Jenem fundamentalen Grundsatz werden alle Bedenken weichen, die in den Schwierigkeiten der Steuerausschreibung und Erhebung, sowie der Aufrechterhaltung gewisser Monopole beruhen. Es handelt sich hier nur darum, zu wissen, wie die nothwendige Einwanderung vor sich gehen müßte, um das Land in die volle Productivität aller seiner Kräfte zu setzen und es in die Strömungen des Welthandels zu bringen, ohne deßhalb seine nationale Eigenthümlichkeit ganz aufzuheben. Es wird wohl am besten sein, daß man sich wieder an natürliche Gesetze und Verhältnisse halte. Natürlich ist es doch aber, daß die Bewohner hoch gelegener Stromländer das Uebermaß ihrer Bevölkerung auf dem Wege fortsenden, welchen der Wasserlauf bezeichnet. Als zu Ende des vorigen Jahrhunderts die Auswanderungen in Süddeutschland

ihren Anfang nahmen, war es die Donau, als der Wegweiser nach dem Osten, welche sehr wohl in Betracht gezogen wurde. Schon die alte oben geschilderte Sitte und Neigung der Wanderschaften mußte dahin führen, und so fanden zu jener Zeit auch mehrere Expeditionen nach Ungarn und die Donauländer statt. Jeder Leser wird sich wohl selbst die Gründe sagen können, aus denen sie mißglückten. Diese Vorgänge wirkten abschreckend, und so setzte sich der Zug nach Westen über das Meer immer fester und fester.

Patriotische Nationalöconomen verloren indeß Ungarn nicht aus den Augen; sie suchten zunächst über die natürlichen Reichthümer des Landes allgemeine Kenntniß zu verbreiten und die Mittel und Wege anzubahnen, um jene Reichthümer lebendig und fruchtbar zu machen. Wie sehr auch die Regierung sie unterstützte, so konnten doch alle Bestrebungen bei den gewöhnlichen Zeitläufen nur langsam und theilweise Boden gewinnen. Um die unseligen Steuer- und Eigenthumsverhältnisse des Landes so umzugestalten, wie es für das allgemeine Wohl nöthig ist, mußten die unerwarteten Ereignisse unserer Zeit eintreten. Es waren nicht das geringere Maß von Fruchtbarkeit, noch die größere Billigkeit des Ankaufs und einträgliche Verwerthung der Bodenerzeugnisse, welche bei der Frage, wohin wandern wir aus, Ungarn trotz seiner Nähe und ungleich kürzeren und weniger mühevollen und kostspieligen Reise dahin gegen America zurücksetzten, sondern einzig und allein Bedenken politischer und socialer Natur. Dieselben erwiesen sich auch als so wohl begründet, daß daran selbst der sonst in Süddeutschland so mächtige Einfluß des Hrn. Fr. List, welcher schon vor zehn Jahren die deutsche Auswanderung nach Osten richten wollte, scheiterte. Der na-

tionalöconomische Agitator hätte den Wendepunct unserer Zeit erleben müssen, um so manchen seiner Reformpläne mit Erfolg gekrönt zu sehen.

Es kann mir nicht in den Sinn kommen, die delicate und schwierige Frage der Reorganisation Ungarns mit einigen allgemein Redensarten abzufertigen. Um hier ein competentes Urtheil zu haben, sind die gründlichsten Studien und locale Kenntnisse von Nöthen. Wenn es aber gilt, dem durchwühlten Land eine Verfassung zu geben, die nicht nur seinen politischen Rechten, sondern auch seinen öconomischen und gesellschaftlichen Zuständen Rechnung tragen soll, so wird die Herbeileitung, Aufnahme und Einverleibung von materiellen Hilfsmitteln, von Arbeits- und Geisteskräften aus benachbarten, in der Cultur weiter vorgerückten Ländern keinen unwesentlichen Gegenstand der Reorganisation bilden. Durch die Einführung der Reichsverfassung werden dann auch in Ungern solche Gesetze und Institutionen geltend, welche den Fremden in Bezug auf Eigenthumserwerbung und staatsbürgerliche Rechte Aufmunterung und Reiz zu landwirthschaftlichen Ankäufen und Ansiedlungen und zu Handels- und Industriegeschäften bieten. Man hat gesagt, in Ungarn liegt noch ein Ungarn; aber wenn wir statistische Vergleiche über die Bevölkerungszunahme der europäischen Länder anstellen, so finden wir Ungarn seit dem Mittelalter, was den eigentlich magyarischen Stamm anlangt, fast ganz stationär geblieben, wenigstens zeigt sich eine bemerkbare Zunahme nur in den Comitaten, deren Bewohner in der Mehrzahl Slaven oder Deutsche sind. Die Magyaren haben viele edle, ritterliche Eigenschaften, aber um heutzutage eine mächtige, unabhängige Nationalität zu bilden, ist mehr nöthig, als die Kunst, die Waffen zu führen;

dazu gehört die Productivität geistiger und materieller Capitale und die Bereicherung durch die Volksarbeit. Wenn diese Bedingungen für Ungarn eintreten, wenn solche Reformen getroffen werden, die den Grundbesitz von seinen Fesseln und Privilegien befreien, die Sicherung des Eigenthums feststellen und den öffentlichen Credit und die Transportmittel des Landes vermehren, so wird es keiner Propaganda für eine deutsche Einwanderung und Colonisation bedürfen. Dieselbe wird, wenigstens was die süddeutschen Staaten betrifft, von selbst ihren naturgemäßen Lauf nach Osten nehmen, sobald sie nur einigermaßen Garantien für ihr Fortkommen und Gedeihen anzuerkennen berechtigt ist. Die magyarische Nationalität braucht darum noch nicht aufzuhören, wenn sie eine solche Einwanderung von Cultur und Arbeitskraft erleidet; im Gegentheil, sie kann sich in der Art, wie es in England mit den Normannen und Sachsen ging, zu voller Einheit verschmelzen und eher auf eine Zukunft rechnen, als durch feindselige einseitige Absperrung, welche ihr bei weitem mehr Gefahr bereitet, gleich der polnischen Nationalität ganz unterzugehen.

Hiemit erschöpft sich die Aufgabe, welche ich mir mit diesen Aufsätzen gestellt habe.

Ich wollte zeigen, daß die Gemeinschaft des Handels- und der Gewerbsinteressen zwischen Oesterreich und den süddeutschen Staaten eben keine politische Combination der neuern Zeit ist, sondern daß sie seit Jahrhunderten bestanden und sehr segensreich geblüht hat. Nicht minder, daß, wenn sie auch vergleichungsweise in Verfall gekommen ist, doch immer noch ein ganz ansehnlicher Betrag verblieben ist, der seit den letzten zehn Jahren Summen repräsentirt, vor deren Thatbestand sich gewisse Behauptungen, die

Süddeutschland mit den gewaltsamsten Gründen in das nordische Bündniß zwingen und von dem Südosten losreißen wollen, schwer begreifen lassen. Zuletzt, daß gerade der Wendepunct der Geschicke Deutschlands, die neue Weltstellung Oesterreichs als constitutioneller Gesammtstaat und die entscheidungsvolle Lösung der Ereignisse in Ungern dringend verlange, daß deutschem Leben und Einfluß, deutscher Production und Bildung keine seiner naturgemäßen Richtungen zum Nutzen der einen und zum Schaden der andern verkümmert oder verschlossen werde. Es ist unsern Landsleuten im Norden nicht zu verdenken, wenn sie ihre Interessen auf den Wegen verfolgen, die bei ihnen hergebracht sind und natürlich vorliegen. Sie würden sich und mit bestem Recht widersetzen, wollte man sie gewaltsam davon abziehen, und der naturgemäßen Gemeinschaft entreißen, welche ihre materiellen Bedürfnisse mit denjenigen Preußens verbindet. Kein guter Patriot wird Preußen seinen ebenbürtigen Antheil an dem Vertragswerke über eine neue festere und innigere Verbindung der deutschen Länder und Stämme versagen wollen. Wenn aber dieser Antheil ein Löwenantheil zu werden droht, wobei nur Preußen gewinnt und Deutschland verliert, so wird der Einspruch gegen solchen Vertrag nicht nur gerechtfertigt, sondern im Interesse des Vaterlandes sogar heiliges Gebot. Denn nicht von der Oberfläche traditioneller Sympathien und Antipathien, sondern von der Tiefe nationalen Ehr- und Rechtsgefühls kommt der Widerstand, welchen das Volk der süddeutschen Staaten vom Oberhaupt herab bis hinunter durch alle Classen und Parteien, mit nur wenigen Ausnahmen, dem Ansinnen des Beitrittes zu einem Kleindeutschland entgegenstellt, woraus Oesterreich wegbleiben soll. Die Fremden ha-

ben unser Vaterland schon oft zerrissen und getheilt und jetzt sollten wir selbstmörderisch die Hand an uns legen, und durch Vertrag den politischen Tod Deutschlands sanctioniren? Oesterreich hat nicht nur das älteste Hausrecht in der deutschen Familie, sondern auch die Pflicht, dasselbe da zu gebrauchen, wo ein Unrecht begangen werden soll. Ein Unrecht aber wäre es, wenn die süddeutschen Länder entgegen ihren naturgemäßen Interessen und bestimmt ausgesprochenen Erklärungen jene Gleichberechtigung einbüßen sollten, welche die erste Bedingung eines wahrhaftigen Bundesstaates sein muß. Oesterreich sucht in Deutschland weder eine Hegenomie noch einen deutschen Centralstaat, es will nur den Platz ebenbürtig sich erhalten, den es Jahrhunderte lang besessen. Es darf nicht fehlen, wenn die deutsche Nationalität Sinn und Werth haben soll. Sein deutscher Beruf ist mehr als je hervorgetreten. Wie oft hat man ihm nicht die Sendung anvertraut, nach Osten Deutschland groß und mächtig zu vertreten; jetzt ist die Zeit gekommen, daß es sie erfüllen kann. Und da gerade soll die Scheidewand zwischen die Bundesstämme aufgeführt, da sollen die kaum geknüpften Bande wieder zerrissen, und da die Spaltung vollzogen worden, deren Folgen keine andern sein könnten, als die Schrecken des Bürgerkriegs. Wir stehen in der letzten Stunde, die Entscheidung in der deutschen Frage muß über kurz erfolgen. Eine glückliche und dauerhafte wird sie sein, wenn die nationalen Interessen einer allseitigen Volkswohlfahrt im Süden so gut wie im Norden den Ausschlag geben, und dann unter Gleichberechtigten der neue Bruderbund geschlossen wird.

Wor

BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Scherer, Hermann,

Oesterreich, Baiern und das südwestliche Deutschland in Gemeinschaft ihrer Handels- und Gewerbs-Interessen ; (Abdruck aus der 'Austria')

Wien 1849

Germ.g. 420 m
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10017081-6